Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 18 / 14. APRIL 2021

WM-Duell: Verstappen vs. Hamilton

Schlagabtausch auf Augenhöhe

Motorrad-WM: Portugal

Márquez bereit für Comeback

Supercross-WM: Atlanta

Roczen-Pleite auf der Langstrecke

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 18



Formel-E-WM: ePrix in Rom

Erste Saisonsiege für Vandoorne & Vergne



MotoGP-Interview: Johann Zarco

Wie schlägt Pramac die Werks-Ducatis?



DTM: Testfahrten in Hockenheim

Premierentest mit neuen GT3-Rennern

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

XPB

ALIGN MEDIA



MOTORSPORT IMAGES

WORLD SBK

INDYCAR



MSa-Paddock



WIEDERSEHEN MIT GÉRARD NEVEU
In Miami traf Redakteur Marcus Schurig nach dem IMSA-Lauf in Sebring auf den ehemaligen Chef der Sportwagen-WM, Gérard Neveu. Der Franzose hat mittlerweile bei der in Miami ansässigen Sportagentur Motorsport Networks angeheuert und betreut als Berater die Simracing-Aktivitäten.



EISIGER EINSTAND
Geh in den Motorsport-Journalismus, haben sie gesagt. Du wirst an schöne Orte mit wunderbarem Wetter reisen, haben sie gesagt. Gleich beim Vorort-Debüt des MSa-Neuzugangs Philipp Körner zog ein fieser Schneesturm über Hockenheim und unterbrach den ersten Testtag der GT3-DTM.



SONNIGES JUBILÄUM
Redakteur Michael Bräutigam feierte am 1. April sein zehnjähriges Jubiläum in der Redaktion von Motorsport aktuell. Ob deshalb für ihn die Sonne in Hockenheim schien? Der zweite DTM-Testtag bescherte ihm jedenfalls deutlich bessere Bedingungen als dem Jungkollegen tags zuvor.

Das Duell der Giganten

Die Formel-1-Saison 2021 läuft auf ein Duell zwischen Lewis Hamilton und Max Verstappen hinaus. Es könnte ein denkwürdiges Jahr werden, so wie damals zwischen Senna und Prost. Der alte Löwe trifft auf einen gleichwertigen Gegner.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Story verkauft sich am besten: Das Duell der Giganten in zwei nahezu gleichwertigen Autos. Endlich Lewis Hamilton gegen Max Verstappen. Wir haben lange darauf gewartet, doch jetzt könnte die Formel 1 ihren Verkaufsschlager bekommen. Es passt einfach alles. Der Platzhirsch gegen seinen designierten Nachfolger. Erfahrung gegen puren Speed. Der Paradiesvogel gegen den Rebell. Einer, der alles erreicht hat, gegen einen, der für seine Klasse bis jetzt viel zu wenig belohnt wurde. Verstappen ist der Einzige im Feld, dem man derzeit zutraut, dass er den siebenfachen Weltmeister über eine ganze Saison herausfordern kann. Es könnte ein Epos in 23 Folgen werden. Ein Jahr, an das wir uns erinnern werden, wie einst an die Duelle Ayrton Senna gegen Alain Prost.

Die Formel 1 hatte schon lange nicht mehr das klassische Duell, das alles andere überstrahlt. 2017 und 2018 deutete sich ein Zweikampf zwischen Lewis Hamilton und Sebastian Vettel, zwischen Mercedes und Ferrari an, doch er schlief nach der Sommerpause wieder ein. Dem Herausforderer unterliefen zu viele Pannen. Auch die Saisons 2010 und 2012 taugen nicht wirklich als Vergleich, obwohl die WM zwischen den Hauptdarstellern Sebastian Vettel und Fernando Alonso jeweils erst im Finale entschieden wurde. Aber irgendwie nahm man Alonso als Gegner nicht so richtig wahr, weil sein Ferrari vom Speed her krass unterlegen war. Der Spanier hielt sich nur dank seiner Rennintelligenz und der Zuverlässigkeit seines Autos im Titelkampf.

Wachablösung vor der Tür

Man könnte jetzt noch andere Kopf-an-Kopf-Rennen aufzählen, wie Lewis Hamilton gegen Nico Rosberg, Michael Schumacher gegen Mika Häkkinen, Damon Hill oder Jacques Villeneuve. Doch irgendwie fehlte es diesen Konfrontationen an Emotionalität. In dem Aufeinandertreffen von Hamilton und Verstappen steckt mehr als nur der Wettstreit von zwei exzellenten Rennfahrern. Wie damals bei Senna gegen Prost spüren wir, dass es zu einer Wachablösung kommen könnte. Und wir wollen alle sehen, wie der alte, ausgefuchste Champion auf die Kampfansage des jungen Wilden antwortet. Diesem Verstappen trauen wir alles zu. Der hat keinen Respekt vor großen Namen, der muss sich das Selbstvertrauen nicht pausenlos einreden wie Valtteri Bottas. Er hat es.

Es sind wahrscheinlich die Gegensätze der beiden Kandidaten und ihrer Teams, die uns faszinieren. Und davon gibt es viele. Nicht nur die zwölf Jahre und 147 GP-Starts Unterschied. Bei Senna und Prost waren es übrigens nur fünf Jahre und 41 GP-Einsätze.

Die Königsfiguren der späten 80er- und frühen 90er-Jahre sind uns in vielen Konstellationen begegnet. In unterschiedlichen Autos, als Teamkollegen, als Rivalen mit gegenseitigem Respekt und als Todfeinde. Als sie zum ersten Mal mit halbwegs vergleichbarem Material aufeinandertrafen, war es zwei unterschiedliche Rennfahrertypen. Anders als bei dem Duell heute.

Auch Prost hatte anfangs den ultimativen Speed, an dem Teamkollegen wie Niki Lauda oder Keke Rosberg verzweifelten. Doch mit den Jahren hatte der Franzose gelernt, mit minimalem Risiko schnell zu fahren. Keiner konnte ein Auto so abstimmen, keiner ein Rennen so lesen, keiner sein Team so auf sich einschwören wie der kleine Mann mit den krausen



Rennanalyse: Hamilton und Verstappen erklären Sieg und Niederlage bei der Pressekonferenz

Haaren und der krummen Nase. Man nannte ihn nicht umsonst den „Professor“. Senna holte den alten Strippenzieher aus der Komfortzone. Der Brasilianer galt als das schnellste menschliche Wesen seiner Zeit. Er überholte rücksichtslos, nahm sich, was er konnte. Und er war von dem Ehrgeiz beseelt, diesen Prost vom Sockel zu stoßen. Koste es, was es wolle.

Bis jetzt herrscht Harmonie

Hamilton und Verstappen befinden sich noch in der Harmoniephase. Bis jetzt fiel kein böses Wort über den anderen. Bis jetzt geriet man sich auf der Rennstrecke nur einmal in die Haare, 2016 in Suzuka, als Verstappen einen Angriff von Hamilton abwehrte, indem er in der Bremszone die Spur wechselte und den Gegner in den Notausgang schickte.

Seitdem ist man sich auf der Rennstrecke nur selten begegnet. Neun Mal in vier Jahren, sechs Mal davon richtig Rad an Rad. Fünf Mal hieß der Sieger Hamilton, vier Mal Verstappen. Hamilton ist immer noch in der Lage, auf Knopfdruck die ultimative Chaosrunde auf die Bahn zu zaubern. Trotzdem traut man seinem Gegner auf eine Runde mehr zu. In der Konstanz ihrer Rundenzeiten auf hohem Niveau stehen sich beide in nichts nach. Genauso in der Fähigkeit, um Probleme herum zu fahren. Je kapriziöser das Auto, umso größer der Vorsprung auf ihre Teamkollegen. Verstappen hat da vielleicht etwas mehr Übung, weil sein Red Bull in der Vergangenheit weniger häufig perfekt lief als Hamiltons Mercedes.

Beide gehen im Regen über Wasser. Beide sind in der Lage, eine Strategie zum Funktionieren zu bringen. Der GP Bahrain war das beste Beispiel. Hamilton hielt sich im ersten Stint in Verstappens Windschatten, obwohl seine Reifen als Verfolger früher zum Überhitzen neigten. Das machte den Undercut erst möglich. Verstappen wiederum war im letzten Abschnitt in der Lage, mit seinem



WILHELM

Die Schlacht ist geschlagen: Verstappen gratuliert seinem Bezwinger



WILHELM

Rad an Rad: Verstappen war schneller, aber Hamilton gab sich keine Blöße

WILHELM

Reifen-Vorteil von elf Runden in der vom Computer berechneten Zeitspanne den Rückstand von 7,6 Sekunden auf seinen Rivalen zu schließen. An jedem anderen wäre Verstappen dann auch ganz legal vorbeigekommen. Hamilton öffnete ihm mit seiner ganzen Routine aber nur in Kurve 4 die Tür, und zwar auf der Außenspur, wo der Angreifer fast automatisch neben der Streckenbegrenzung landen musste. Und später fuhr er Verstappen in den lang gezogenen Kurven so geschickt vor der Nase herum, dass der in den Turbulenzen immer Abtrieb verlor und sich die Reifen ruinierte.

Im Zweikampf ist der 36-jährige Engländer weniger spektakulär, aber genauso effizient. Bei Sir Lewis fliegen seltener Karbonteile, er muss auch nicht so oft bei den Sportkommissaren vorsprechen. Im Reifenmanagement hat Hamilton immer noch leicht die Nase vorn. Der GP Türkei im Vorjahr war sein Meisterstück. Die Fehlerquote des siebenfachen Weltmeisters geht gegen null. Die von seinem Widersacher bewegt sich dorthin. Verstappen macht sein Manko an GP-Kilometern durch virtuelle Rennen langsam wett. Hamilton hasst den Simulator und die Playstation. Sein Gegner lebt in dieser Welt. Wenn beide eine Schwachstelle haben, dann vielleicht die: Ihnen geht am Funk öfter mal der Gaul durch. Hamilton wird dann schnell wehleidig, wenn etwas nicht nach Plan läuft. Verstappen reagiert widerspenstig und legt sich mit seinen Ingenieuren an.

Gerhard Berger würde als Teamchef lieber Max Verstappen nehmen. Nicht weil er besser, sondern weil er jünger ist: „Lewis hat höchstens noch zwei, drei Jahre vor sich. Max wäre eine Investition in die Zukunft.“ ■



Der Chefpilot und sein neues Reich: Alonso macht sich klar zum Gefecht

XPB

Die Geheimnisse des Alpine A521

Der Alpine A521 ist ein ungewöhnliches Auto. Oben breit, unten schmal. Technikdirektor Marcin Budkowski verrät, was hinter dem eigenwilligen Konzept steckt und warum es ein Vorteil ist, einen Fahrer wie Fernando Alonso zu haben.

Von: **Michael Schmidt**

Alpine hat einen Fehlstart hingelegt. Der WM-Fünfte des Vorjahres reiste ohne WM-Punkte aus Bahrain ab. Ein Auto fiel aus, das andere kam abgeschlagen auf Platz 13 ins Ziel. Fernando Alonso qualifizierte sich für die Top 10, segelte 20 Runden lang auf Punktekurs, musste dann aber wegen eines technischen Problems Fahrt rausnehmen und gab schließlich auf, weil eine Sandwichtüte einen der hinteren Bremsschächte zugekleistert hatte. Die Überhitzung fügte den Bremsen Schaden zu. Renault nahm den Spanier sicherheitshalber aus dem Rennen. Vier Monate zuvor hatten an gleicher Stelle die damaligen Renault-Piloten Daniel Ricciardo und Esteban Ocon in der Startaufstellung auf den Plätzen 6 und 7 gestanden. Im Rennen gab es immerhin acht Punkte.

Im Vergleich der Rundenzeiten ist der Alpine A521 im Qualifikationstrimm um 1,832 Sekunden langsamer als der Renault R.S.20. Alpines direktes Umfeld hat weniger Rundenzeit verloren: McLaren 1,385, Alpha Tauri 1,361 und Ferrari nur 0,529 Sekunden.

Problem Reifenverschleiß

Nach den Testfahrten hatte es für die Franzosen eigentlich noch vielversprechend ausgesehen. Das dachte auch das Team. Dann aber begannen die Ingenieure am GP-Wochenende mit dem Experimentieren und probierten drei unterschiedliche Unterboden-Spezifikationen sowie neue Fahrzeugabstimmungen aus. „Da haben wir uns irgendwie verlaufen", gab Einsatzleiter Alan Permane nach den beiden Freitagstrainings zu.

> „Unser Windkanal ist am 1. Januar gelaufen. Wir haben ein Foto gemacht und es an Fernando geschickt."
>
> Marcin Budkowski

Also Kommando zurück zu dem, was beim Test funktioniert hatte. Doch da lief den Alpine-Ingenieuren die Zeit davon. Das Problem in Bahrain ist, dass die Bedingungen auf der Strecke nie gleich sind. Man musste im dritten Training in der Nachmittagshitze bei nahezu Windstille etwas verifizieren, was dann am Abend bei kühleren Temperaturen und aufkommendem Wind schnelle Runden liefern sollte.

Der fehlende Speed ist das eine, der hohe Reifenverschleiß das andere, was Alpine Sorgen machen sollte. Fernando Alonso stand als Erster für den Reifenwechsel an der Box. Der Undercut schenkte ihm zwar eine Position, aber er löste das Problem nicht. Alonsos Rundenzeiten brachen schnell wieder ein. Zum Teil auch, weil er angewiesen wurde, den Fuß vom Gas zu nehmen. Kollege Ocon kam nie richtig aus den Niederungen des Mittelfeldes heraus.

Alpine hat viel in die Saison 2021 investiert, obwohl es nur ein Übergangsjahr bis zum großen Neubeginn ist, und obwohl die Regeln 70 Prozent des Autos praktisch festschreiben. Der A521 ist eines der ungewöhnlichsten Autos im Feld: Hinter dem Cockpit oben unglaublich bullig, unten dafür gertenschlank. Man hat das Gefühl, als hätte das Auto keine Seitenkästen mehr. Dafür umso mehr freie Fläche auf dem Unterboden und Diffusor.

Die Ingenieure um Technik-Koordinator Pat Fry verschweigen hartnäckig, wo sie ihren Token investiert haben. Sein Chef Marcin Budkowski verteidigt die Geheimhaltungspolitik: „Pat ist es so gewohnt, sich nicht in die Karten schauen zu lassen. Wenn du

der Konkurrenz eine Sache preisgibst, erzählst du ihr oft auch andere Geheimnisse. Wir haben immerhin gesagt, dass wir die Token im Heck des Autos genommen haben. Da gibt es ja nicht so wahnsinnig viel Auswahl. Wenn man sich die Änderungen am Auto anschaut, kann man selbst herausfinden, was es ist."

Also schauen wir uns das Heck des Autos in Trikolore-Farben einmal genauer an. Es fällt auf, dass die Ingenieure in Enstone mit der Hinterradaufhängung den Weg gegangen sind, den Mercedes im letzten Jahr vorgezeichnet hat, und den Red Bull und Ferrari jetzt übernommen haben. Marcin Budkowski bestätigt: „Es ist ein Feature vieler Autos geworden, dass die Hinterradaufhängung höher und höher gelegt wird. Auch wir sind in diese Richtung gegangen. Allerdings nicht so extrem wie einige andere Teams."

Todsünde Schwerpunkt

Fahrwerkstechniker würden angesichts der Architektur der Aufhängungen moderner Formel-1-Autos die Hände über dem Kopf zusammenschlagen. Doch der mechanische Nachteil kann gar nicht so groß sein, dass er die Aerodynamiker davon abhalten würde, immer extremere Auslegungen des Fahrwerks zu fordern. „Du bestrafst dich bei dieser Art Hinterradaufhängung mit mehr Gewicht und einer schlechteren Kinematik. Sie müssen sich nur die Geometrien anschauen. Es kann nicht ideal sein, wenn die Aufhängungen außerhalb der Felgen anlenken", gibt Budkowski zu.

Und trotzdem wird es gemacht. Weil es ein paar Punkte Abtrieb bringt. Aus dem gleichen Grund hat das Technikbüro in Enstone Kühler und andere Innereien nach oben gepackt, um die Seitenkästen unten noch weiter einziehen zu können. Budkowski räumt ein: „Je kleiner die Seitenkästen sind, umso besser. Unabhängig davon, ob der Unterboden außen Fläche verloren hat. Das ist ein Trend, den wir schon seit Jahren verfolgen. Wir haben einige Komponenten höher platziert, um unten schmaler bauen zu können."

Alpine hat dabei freiwillig in Kauf genommen, dass der Schwerpunkt des Autos nach oben rückt. Vor zehn Jahren wäre das noch eine Todsünde gewesen. Jetzt nicht mehr, wie der Alpine-Technikchef erklärt: „Das ist eine Güterabwägung. Es ist das gleiche Spiel wie bei der Hinterradaufhängung. Sie hat mechanische Nachteile, aber aerodynamische Vorteile. Normalerweise gewinnt immer die Aerodynamik."

Ob Alpine den richtigen Weg gegangen oder über das Ziel hinausgeschossen ist, wird man erst nach ein paar Rennen sagen können. Dafür ist der Saisonauftakt nicht aussagekräftig genug. Mit den Einschnitten beim Unterboden ging es nicht nur darum, verlorene Fläche zu kompensieren. Die neuen Regeln waren auch ein Anschlag auf die aerodynamische Stabilität. Das kann für die Aerodynamiker durchaus ein Zielkonflikt sein: „Wenn du auf den Abtrieb schaust, hast du ein Limit, bis zu dem der Anpressdruck noch stabil ist. Liegst du zu weit drunter, ist dein Auto stabil, aber du hast zu wenig Abtrieb. Wenn du zu aggressiv warst, hast du gute Abtriebswerte, bezahlst aber mit Schwankungen. Die Kunst ist es, eine gute Balance zu finden."

An dieser Balance arbeitet Alpine noch. Wenn die Regeln wirklich Autos mit einer starken Anstellung favorisieren sollten, dann müsste der französische Nationalrennstall eigentlich gut dastehen. „Wir sind in der Skala der Anstellung näher am oberen Ende. In der Theorie sollten Autos wie der Mercedes oder der Aston Martin mit dem gegenteiligen Konzept Vorteile haben, weil die Spalte zwischen Boden und Straße kleiner ist und man weniger versiegeln muss. Aber wir reden da von komplexen Luftströmungen und Interaktionen mit anderen Komponenten. Deshalb ist diese Theorie zu einfach gedacht. Es geht darum, diese Interaktionen in den Griff zu bekommen. Und das ist nicht so einfach, weil das Strömungsbild schon bei der Nase des Autos aufgebaut wird und sich nach hinten fortsetzt", verrät Budkowski.

Der Faktor Alonso

Auch die Reifen spielen dem Technikdirektor zufolge eine wichtige Rolle: „Die Reifen bringen einen zusätzlichen Schwierigkeitsgrad mit sich, weil sie sich ständig verformen, die neuen Reifen unterschiedlich zu den alten. Die Windkanalreifen verformen sich noch einmal anders als die richtigen. Das macht es so schwer, sich darauf vorzubereiten. Der neue Vorderreifen ist etwas kleiner, er deformiert sich anders. Es ist seit Jahren eine der größten Herausforderungen, die Form des Reifens in allen Betriebszuständen im Windkanal nachzustellen."

Bei Alpine hat sich nicht nur das Auto geändert, sondern auch die Fahrerpaarung: Fernando Alonso ist zurück. Er kann ein Team terrorisieren, wenn es nicht so läuft wie gewünscht. Der technische Leiter sieht trotzdem nur Vorteile: „Wenn du einen erfahrenen Piloten hast wie Fernando, dann profitierst du. Sein Feedback ist exzellent. Dass er sofort auf Speed war, ist keine Überraschung. Er hat ja schon letztes Jahr viel getestet. Fahrer wie Fernando wissen genau, was sie vom Auto erwarten, wie man es schneller macht und was seine Grenzen sind." Wenn der Spanier den Technikern mal auf die Füße trete, müsse man das aushalten können: „Die Ingenieure dürfen das nicht als Kritik an ihrer Arbeit auffassen. Sie müssen froh über Fahrer wie Fernando sein, der ihnen sagt: Wenn ihr das Problem löst, kann ich schneller fahren."

Alonso hatte letztes Jahr angekündigt, dass er am 1. Januar in Enstone auf der Matte stehen würde, um sich davon zu überzeugen, dass der Laden läuft. Budkowski lächelt: „Ich kann nicht sagen, ob er am 1. Januar in der Fabrik war, weil ich selbst nicht anwesend war. Der Windkanal ist aber gelaufen. Wir haben ein Foto davon machen lassen und ich habe es an Fernando geschickt." ■



WILHELM

Ungewöhnliche Form: Oben breit, unten schlank



XPB

Chefetage bei Alpine: Rossi, Budkowski, Alonso (v.l.)



XPB

Fehlstart in Bahrain: Alonso fiel aus, Ocon landete auf Platz 13

„Dranbleiben und auf meine Chance warten“

Nico Hülkenberg sucht weiter sein Glück in der Formel 1. Deshalb ist er jetzt Reservefahrer für zwei Teams. Der Rheinländer sprach mit uns über seine Pläne, seine beiden Autos und seinen TV-Job bei Servus TV.

Von: **Michael Schmidt**

Wie sieht Ihr Programm als Edelreservist aus?
Ich werde Reservefahrer bei Aston Martin und Mercedes. Bei Mercedes ist es allerdings nicht die volle Reservefahrer-Rolle, sondern nur bei ausgewählten Rennen, in denen sie keinen Ersatz haben oder die anderen Jungs verhindert sind. Für Aston ist das Programm ein bisschen breiter aufgestellt. Da bin ich für alle Rennen sozusagen „gebucht“. Im Dreierpack mit meiner Kommentatorenrolle bei Servus TV ist insgesamt also ordentlich was los.

Wie geht man in eine Saison als Vollzeit-Feuerwehrmann und TV-Experte?
So wie jedes andere Jahr bisher auch. Wir haben ja in der letzten Saison gesehen, wie schnell man da zu einem Einsatz kommen kann. Deshalb haben die Teams und ich für eine bestmögliche Vorbereitung und Infrastruktur gesorgt. Ich fahre natürlich Simulatorprogramme, um auf beiden Ebenen eine gute Basis zu haben. Es ist eine neue Rolle für mich. Aber dadurch, dass Ende letzten Jahres die Red-Bull-Möglichkeit letztlich nicht geklappt hat, musste ich mir das nächstbeste Gesamtpaket suchen. Ich wollte im Formel-1-Orbit bleiben, weil ich schon auch für nächstes Jahr auf ein festes Cockpit schiele. Deshalb lege ich dieses Jahr noch mal alles rein und bin jetzt bei Teams unter Vertrag, von denen ich lernen und meinen Horizont erweitern kann.

Müssen Sie vor Ort sein?
Ich muss nicht vor Ort sein. Die zwölf Rennen, die ich für Servus TV kommentiere, mache ich bis auf Weiteres von Salzburg aus. Erst wenn wir mit einem größeren Team an die Strecke dürfen, werde ich auch dort sein. Dann könnte ich auch theoretisch spontan zum Qualifying einspringen. Ansonsten ist die Logistik auch erst mal nicht so wild. Zu den Europa-Rennen komme ich im Notfall schnell hin. Die Teams werden Mittwochabends getestet. Am Donnerstagmorgen um sechs Uhr bekommen alle Teammanager die Ergebnisse. Wenn es da bei einem Fahrer einen Verdacht oder ein unklares Resultat gibt, bin ich schon unterwegs.


XPB

> „Wenn es bei einem Fahrer der zwei Teams einen Verdacht gibt, bin ich schon unterwegs.“
>
> Nico Hülkenberg

Wie haben Sie sich auf Ihre Rolle vorbereitet?
Ich habe in beiden Autos vor dem ersten Rennen eine Sitzprobe gemacht, bin bei beiden im Simulator gesessen und habe für beide Fälle auch schon einen Overall.

In welchem Auto sitzen Sie besser? In Vettels Aston Martin oder Hamiltons Mercedes?
Für mich sind beide am Limit als Großmensch. Das habt ihr ja letztes Jahr schon mitbekommen, dass ich im Racing Point das ein oder andere Problem mit dem Sitzkomfort hatte. Zwischen dem Aston Martin und dem Mercedes gibt es vom Sitzen her keine großen Unterschiede. Der eine ist nicht bequemer als der andere.

Da Sie ja schon in beiden Simulatoren gefahren sind, mal ganz ehrlich: Was ist dieser Mercedes für eine Rakete?
Man merkt, dass es verschiedene Autos sind, die unterschiedliche Stärken und Schwächen haben. Es sind aber auch unterschiedliche Simulatoren. Die Wahrnehmung ist von Simulator zu Simulator anders. Von daher ist es etwa so, als würdest du Äpfel mit Birnen vergleichen. Aber der Mercedes hat schon Oberwasser.

Das Ziel muss ein Stammplatz für 2022 sein. Hofft man insgeheim darauf, dass einer der Fahrer von Mercedes oder Aston Martin Ende der Saison die Lust verliert?
Das ist weit hergeholt und spekulativ. Das Ziel für mich muss sein: Dranbleiben und auf meine Chance warten. Ich bin da aber nur Passagier und kann nicht in die Zukunft schauen. Und es macht auch keinen Sinn, sich auf Teufel komm raus in irgendein Cockpit zu setzen. Es muss sportlich auch eine Perspektive vorhanden sein.

Haben Sie auch mal dran gedacht, voll auf die Le-Mans-Schiene umzuschwenken?
Da entwickelt sich eine interessante Geschichte. Aber im Moment schaue ich nur auf die Formel 1 und lege noch mal alles in diese Waagschale.

Ihr Zweitjob ist Experte bei Servus TV. Haben Sie da Vorbilder aus dem Kollegenkreis?
Meine Rolle ist ein bisschen anders als die eines Experten. Ich mache zusammen mit dem Andi Gröbel den Kommentar. Das ist schon eine andere Funktion als letztes Jahr bei RTL. In der Expertenrolle hatte ich weniger Zeit, in die Tiefe zu gehen. Das wird bei Servus TV anders werden und ist eine neue und spannende Herausforderung für mich. Servus TV ist eine coole Marke, und wir werden auch einige unterhaltsame Geschichten machen. Mein Vorbild? Der Martin Brundle macht das schon sensationell.

Wie wird der Nico Hülkenberg hinter dem TV-Mikrofon sein – sachlich oder kritisch?
Ich werde mein Ding machen. Am Anfang muss ich noch viel lernen. Ich will den Leuten den Sport gut transportieren und werde auch objektiv meine Meinung äußern, ohne auf den Kollegen rumzuhacken. Es kommt immer darauf an, in welchem Tonfall man Kritik äußert. ■


MOTORSPORT IMAGES

Der Edelreservist: Hülkenberg half 2020 drei Mal bei Racing Point aus

Formel 1

Elliott beerbt Allison

Mercedes-Technikchef James Allison zieht sich auf eigenen Wunsch aus dem Tagesgeschäft zurück. Mike Elliott rückt in der Technikabteilung eine Stufe nach oben.

Von: **Tobias Grüner**

Seit 2017 hat James Allison die Entwicklungsabteilung bei Mercedes angeführt und dabei in jedem Jahr den Titel gefeiert. Doch nun geht diese Ära zu Ende. Nach Auskunft des Rennstalls verlässt der Technikchef auf eigenen Wunsch seinen Posten: „Für Personen in Führungspositionen gibt es ein gewisses Haltbarkeitsdatum. Ich habe mich dazu entschlossen, den Staffelstab zur richtigen Zeit weiterzureichen.“ Anstatt Mercedes ganz zu verlassen, will der Engländer in seiner neuen Funktion als Chief Technical Officer aber weiter mithelfen, die strategischen Herausforderungen des Rennstalls zu meistern. Damit die Stelle als Technikchef nicht unbesetzt bleibt, wird Mike Elliott eine Stufe aufrücken. Der 46-jährige Ingenieur war nach ersten F1-Stationen bei McLaren und Renault 2012 von Mercedes als Leiter der Aerodynamik-Abteilung verpflichtet worden. Seit 2017 fungierte er als „Technology Director“ in der Führungsmannschaft direkt unter Allison. Nun übernimmt er dessen Posten komplett. Der Übergang zur neuen Führungsstruktur soll in den kommenden Monaten vollzogen werden. ■



Mike Elliott ist ab sofort der oberste Ingenieur in der Mercedes-Entwicklung

MERCEDES

Formel 1

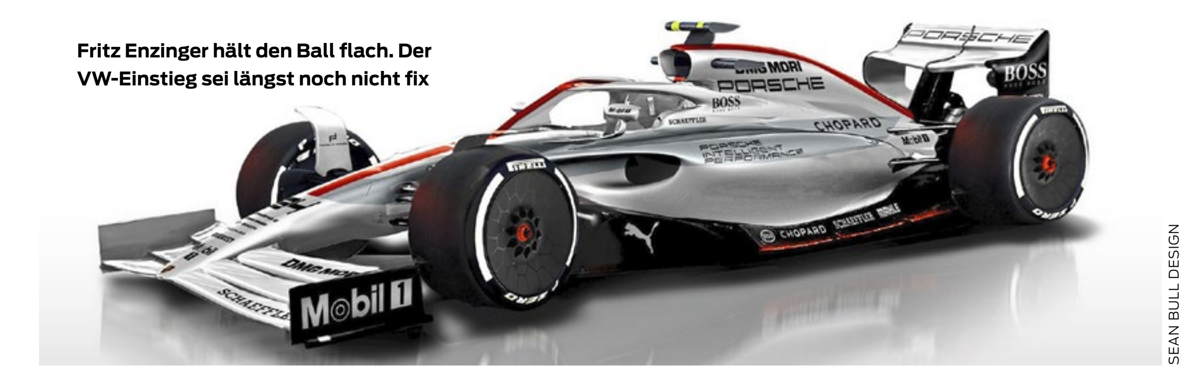
VW noch nicht dabei

Was ist dran an einem möglichen Formel-1-Einstieg des VW-Konzerns? Motorsport aktuell hat bei Porsche-Sportchef Fritz Enzinger nachgefragt.

Von: **Marcus Schurig**

Ab 2025 sollen die F1-Autos einen neuen Antrieb bekommen. Neben unabhängigen Motorenschmieden wie Cosworth oder Ilmor haben die Verantwortlichen dabei vor allem den VW-Konzern im Fokus. Der Vorstand in Wolfsburg hatte in den letzten Jahren immer wieder mal Pläne zum F1-Einstieg auf dem Tisch, die aber jedes Mal zurück in die Schublade wanderten. Für 2025 besteht Hoffnung, dass man sich nun endlich durchringen kann. Auf Anfrage wollte Porsche-Sportchef Fritz Enzinger aber noch kein Bekenntnis ablegen: „Im Konzern konzentrieren wir uns strategisch aktuell auf Serien wie die WEC oder die Formel E und auf den weltweiten Kundensport im Bereich des GT3-Reglements. Grundsätzlich verfolgen und bewerten wir aber alle Entwicklungen in den weltweit relevanten Rennserien.“

Der VW-Konzern sei laut Enzinger aktuell auch nicht aktiv an Beratungen der verschiedenen Arbeitsgruppen zum Motorreglement beteiligt. Man verfolge das Geschehen lediglich von der Seitenlinie. „Erst wenn der VW-Konzern ein Engagement in welcher Form auch immer erwägt, würde eine Teilnahme an entsprechenden Gremien Sinn machen.“ Bleibt nur noch die Frage, welche Marke im Fall der Fälle ins Rennen gehen darf – Porsche oder Audi? „Darüber möchte und kann ich nicht spekulieren. Im Moment beobachten wir das nur aus der Konzernperspektive. Erst wenn sich das Thema in eine interessante Richtung entwickelt, kann es überhaupt zu weiteren Bewertungen kommen“, so Enzinger. ■



Fritz Enzinger hält den Ball flach. Der VW-Einstieg sei längst noch nicht fix

SEAN BULL DESIGN

NACHRICHTEN

SILVERSTONE-PLÄNE

Mitte Juli sollen in Silverstone wieder F1-Renner vor Publikum fahren. Schon jetzt hat die britische Regierung angekündigt, dass die Tribünen unter bestimmten Voraussetzungen bis zu 25 Prozent gefüllt werden können. Doch das reicht Silverstone nicht. Zusammen mit anderen Sportligen und Events haben die Verantwortlichen einen Brief an Premierminister Boris Johnson geschickt, in dem sie größere Zuschauermengen fordern. Dafür soll ein neues Gesundheitskonzept erarbeitet werden, bei dem man auf strikte Tests und die Überprüfung von Impfpässen setzt.

MIAMI WIEDER IM RENNEN

Die Organisatoren des geplanten Miami-Grand-Prix wagen einen neuen Anlauf. Nachdem der erste Genehmigungsantrag abgelehnt wurde, haben die Verantwortlichen das Konzept nun nachgebessert. Der neue Deal beinhaltet die Förderung der lokalen Wirtschaft mit fünf Millionen US-Dollar. Dazu werden Ausbildungs- und Praktikantenplätze für Anwohner angeboten. Am Mittwoch (14.4.) stimmt der Gemeinderat über den neuen Vorschlag ab.

LÄNGERE DRS-ZONE

Vergangene Saison hatte Imola nicht viel Überhol-Action zu bieten. Deshalb wird die DRS-Zone dieses Jahr verlängert. Sie beginnt nun schon am Boxeneingang und nicht erst auf dem Zielstrich. Helfen soll auch, dass der Messpunkt für die Aktivierung vor die beiden Rivazza-Kurven gelegt wurde, wo die Autos noch näher zusammenliegen.

SPRINTRENNEN FIX

Die bei drei Grands Prix geplante Sprint-Qualifikation ist so gut wie fix. Die F1-Bosse haben sich mit den Teams auf eine Lösung zur finanziellen Kompensation geeinigt, sollten durch die Mini-Rennen zusätzliche Kosten (z.B. durch Crashs) entstehen.



Der Belgier Stoffel Vandoorne siegte am Sonntag im Mercedes ziemlich souverän

Wie im alten Rom

MOTORSPORT IMAGES

Beim zweiten Doubleheader der Saison ging es drunter und drüber. Mit einer Unzahl von teils dummen Unfällen sorgten die Elektro-Gladiatoren für mächtig Spektakel. Die Siege gingen an Jean-Éric Vergne im DS-Techeetah und an Mercedes-Fahrer Stoffel Vandoorne. Audi hatte eine Menge Pech. Bei BMW und Porsche fehlt es offensichtlich am rechten Renn-Speed.

Von: **Claus Mühlberger**

Durch die grauenvolle Monumentalarchitektur aus der Zeit des italienischen Faschisten-Führers Benito Mussolini, des „Duce", wirkte die Kulisse für den zweiten Formel-E-Auftritt des Jahres ein bisschen computerspielhaft. So als hätte das berüchtigte „Castle Wolfenstein" Pate gestanden. Kenner dieser Szene wissen: Wolfenstein ist kein Ego-Shooter, wo einfach wild herumgeballert wird, was das Zeug hält, sondern ein sogenanntes Schleichspiel.

Was die Action angeht, waren Parallelen zwischen Wolfenstein und der Formel E an diesem Wochenende nicht zu übersehen. So viele Unfälle wie bei diesen beiden Rennen im Stadtteil EUR sind höchst selten. Nicht immer aber schlich sich der Gegner auf leisen Sohlen an. Manchmal wurde auch ganz plump geholzt. Wobei man zur Verteidigung der Crashpiloten auch festhalten muss: Die Straßenverhältnisse – mal nass, mal trocken, mal irgendwas dazwischen – waren trickreich. Und Formel-E-spezifisch münden Fahrfehler oder Schubser eben nicht in wüstenähnliche Auslaufzonen, wo sie oft ohne Konsequenzen bleiben. Stattdessen rumpelt es eben in den Mauern.

Den Auftakt zur Crash-Orgie machte Oliver Turvey am Ende des Freien Trainings. Der Brite im Nio übersah die karierte Flagge und rammte drei Kilometer später mit Wucht den stehenden DS von Jean-Éric Vergne und den BMW von Jake Dennis. Die beiden machten sich gerade für die routinemäßigen Startübungen fertig. Alle Beteiligten blieben gesund, aber das Chassis des Nio war erledigt und Turvey musste beim ersten Rennen zuschauen.

Ironie des Schicksals: Unfallopfer Vergne gewann das Rennen von Startplatz 5 aus. Der zweifache Meister profitierte aber von Fehlleistungen der Konkurrenz. In der zweiten Runde boxte André Lotterer beim Kampf um die Spitze den unschuldigen Stoffel Vandoorne ins Aus. Für das überhastete Manöver des Porsche-Fahrers hatten die Kommissare kein Verständnis. Die Zeitstrafe bedeutete den Absturz aus den Top 10.

Lange sah dann Lucas di Grassi wie der sichere Sieger aus. Doch plötzlich wurde sein Audi langsamer. Wie sich später herausstellte, war eine Antriebswelle gebrochen. Das Malheur passierte in einer unübersichtlichen Kurve und löste prompt eine Kettenreaktion aus. Vandoorne entgleiste beim Ausweichmanöver auf einer Bodenwelle. Zu allem Überfluss touchierte der kreiselnde Mercedes auch noch das Auto von Teamkollege Nyck de Vries. Max Günther überstand einen Highspeed-Dreher ohne Mauerkuss.

Hinterm Safety Car ins Ziel

Die Aufräumarbeiten gingen ziemlich gemächlich vonstatten, und so endete das Samstag-Rennen hinter dem Safety Car, zum zweiten Mal in Folge. Hinter dem Sieger Vergne trudelten die Jaguar von Sam Bird und Mitch Evans im Ziel ein. Die beiden waren im Mittelfeld gestartet, und sowohl der Brite als auch der Neuseeländer agierten sehr geschickt. Auch dank einem Quäntchen Glück gelang es ihnen, sich aus Schar-

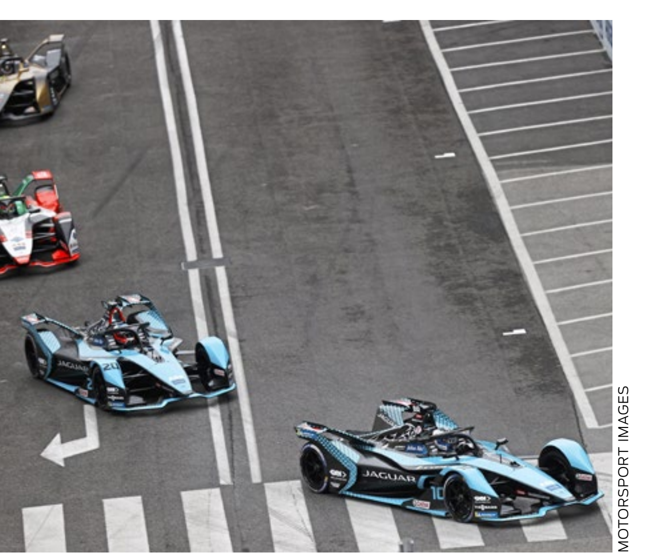


FORMULA E

Am Samstag war Vergne im DS-Techeetah obenauf


FORMULA E

„Duce“-Architektur: Eine Kulisse wie im Computerspiel



MOTORSPORT IMAGES

Jaguar liegt mit Sam Bird und Mitch Evans auf Titelkurs


MOTORSPORT IMAGES

Der Audi von Lucas di Grassi nach dem heftigen Mauerkuss

KURZ NOTIERT

MERCEDES ZÖGERT

In eineinhalb Jahren kommt die nächste große Zäsur in der Formel E. In der neunten Saison debütieren die technisch weitaus anspruchsvolleren Generation-3-Autos. Verbindlich zugesagt haben erst drei Teams: Nio, Mahindra und Porsche. Mercedes ziert sich: „Die Entscheidung ist noch nicht gefallen“, sagte Sportchef Toto Wolff. „Bei der Entscheidung spielen viele Faktoren mit.“

DREI STATT ZWEI

Beim zweiten Rennen in Rom wurden erstmals drei Attack-Mode-Phasen vorgeschrieben.

KLARE WORTE

Daniel Abt glänzte auch bei seinem zweiten Auftritt als SAT 1-Experte mit Hintergrundwissen und vor allem auch mit klaren Aussagen. Er scheute sich auch nicht, Rennleiter Scot Elkins zu kritisieren. Als die Strecke unmittelbar vor dem ersten Qualifying umgebaut wurde, meinte der Ex-Fahrer: „Möglicherweise wieder einmal eine Entscheidung, die nicht zu Ende gedacht war.“

mützeln herauszuhalten und den hervorragenden Rennspeed ihrer Jaguar umzusetzen. Eine gute Leistung zeigte auch René Rast im Audi. Der DTM-Champion fuhr von Startplatz 20 auf Rang 6. „Darauf kann man aufbauen“, meinte Rast.

Bei Mercedes haderte man nicht lange mit dem Doppelausfall: Nach dem Motto „Neues Spiel – neues Glück“ spuckten die Leute von Teamchef Ian James in die Hände, und sie wurden belohnt. Vandoorne gewann das Sonntagsrennen von Startplatz 4 aus. Der Belgier erlebte erste Reihe Mitte, wie sich der sensationelle Trainingsschnellste Nick Cassidy (Virgin) ohne Not schon in der ersten Runde ohne Mithilfe eines Gegners beim Anbremsen drehte und in den Notausgang verabschiedete. Norman Nato, der Trainingszweite, wie Cassidy ein Formel-E-Rookie, konnte nicht lange Widerstand leisten, und auch Pascal Wehrleins Porsche war kein ernsthafter Gegner für den Belgier im Mercedes. Der Deutsche rettete hinter dem überraschend stark auftrumpfenden Alexander Sims im Mahindra immerhin den dritten Platz ins Ziel, fasste dann aber nüchtern zusammen: „Im Rennen finden die anderen nach einiger Zeit mehr Speed als wir.“

Die Meisterschaft scheint für Porsche in diesem Jahr in weiter Ferne, zumal André Lotterer erneut einen Nuller schrieb: Zunächst wurde er bestraft, weil seine Mechaniker im Grid zu lange arbeiteten, dann gab es eine Buße wegen „Power-Overuse“, zurückzuführen wohl auf einen Fehler in der Software.

Zwei „Ego-Shooter“ fielen am Sonntag unangenehm auf. Nissan-Mann Oliver Rowland war gleich in zwei Kollisionen verwickelt. Teamkollege Sébastien Buemi schickte nach einem Auffahrunfall auf der langen Geraden den Audi seines Lieblingsfeindes Lucas di Grassi spektakulär in die Mauer. ■

FORMEL E IN ROM

1. Rennen, 24 Runden à 3,385 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Jean-Éric Vergne (FRA)	DS-Techeetah	48.47,177 min
2.	Sam Bird (GB)	Jaguar	+ 0,461 s
3.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 0,756 s
4.	Robin Frijns (NL)	Virgin-Audi	+ 1,034 s

2. Rennen, 23 Runden à 3,385 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Stoffel Vandoorne (BEL)	Mercedes	46.52,603 min
2.	Alexander Sims (GB)	Mahindra	+ 0,666 s
3.	Pascal Wehrlein (D)	Porsche	+ 2,346 s
4.	Edoardo Mortara (CH)	Venturi-Mercedes	+ 5,018 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bird	43 Punkte
2.	Evans	39
3.	Frijns	34
4.	Vandoorne	33
5.	De Vries	32
6.	Wehrlein	32
7.	Mortara	30
8.	Vergne	25
9.	Sims	24
10.	Da Costa	21

STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Jaguar	82 Punkte
2.	Mercedes	65
3.	DS-Techeetah	46
4.	Virgin-Audi	37
5.	Porsche	32
6.	Venturi-Mercedes	31
7.	Mahindra	28
8.	Audi	27
9.	Nissan	26
10.	Dragon	24


INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Im Aufwärtstrend: Die IndyCar hat große Hoffnungen für die neue Saison

Der Beginn einer goldenen Ära?

Einen Monat später als üblich startet die IndyCar Series in ihre neue Saison. Nach der erfolgreichen Einführung des Aeroscreens im letzten Jahr gab es über den Winter nur kleinere aerodynamische Anpassungen an den Fahrzeugen – ihr Ziel: mehr Action beim Indy 500. Größere Nachrichten gibt es hingegen bei der Starterliste zu vermelden, in der gleich drei klangvolle neue Namen auftauchen.

Von: **Philipp Körner**

Wenn die IndyCar eines ist, dann krisenfest. Trotz der stagnierenden TV-Zahlen und der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie ist das diesjährige Starterfeld so gut wie schon lange nicht mehr besetzt. Zusätzlich zu den bekannten Stars und aufstrebenden Talenten kann die traditionsreiche Formel-Meisterschaft auf einen Schlag drei namhafte Neuzugänge begrüßen: Mit Romain Grosjean öffnet der selbsternannte „Phönix" in Amerika sein nächstes Karriere-Kapitel, NASCAR-Legende Jimmie Johnson erfüllt sich im Spätherbst seiner Karriere einen Jugendtraum und der dreifache Meister der australischen Supercars-Serie, Scott McLaughlin, will im Team Penske den nächsten Schritt als Rennfahrer gehen.

Warum die US-Serie Fahrer aus so unterschiedlichen Disziplinen anlocken konnte, bringt Romain Grosjean auf den Punkt: „In der IndyCar hat man durch die Strategie immer eine Chance. So etwas liebe ich. Es ist nie vorbei. Die Autos sind vom Speed dicht zusammen, das ist wirklich cool." Wie Jimmie Johnson verzichtet Grosjean allerdings vorerst auf die Ovale. Beide begründen ihre Entscheidung mit der Rücksicht auf ihre Familien.

Top-Teams stocken auf

Die Neuzugänge mit ihren vielen internationalen Fans sind nicht nur für die Marketing-Abteilungen und den TV-Partner NBC ein Segen, sondern schlagen sich auch positiv in der Starterliste nieder. So setzt Chip Ganassi Racing für den 45-jährigen Rookie Jimmie Johnson extra ein viertes Auto ein. Tony Kanaan, Sieger des Indy 500 2013, wird die Honda-befeuerte #48 bei den Oval-Rennen übernehmen. Das

> „Es fühlte sich gut an, wieder in einem Rennauto zu sitzen. Meine Verbrennungen schränken mich nicht mehr ein."
>
> Romain Grosjean

neue Programm ist auf zwei Jahre ausgelegt und soll Johnson genügend Eingewöhnungszeit geben. Der Kalifornier warnte dementsprechend auch davor, direkt zu große Erwartungen an ihn zu haben: „Jedes Mal, wenn ich fahre, mache ich große Fortschritte. Ich wünschte nur, es gäbe mehr Trainingstage, damit ich mich schneller ans Auto gewöhnen kann. Deswegen brauche ich das erste Jahr – vielleicht auch nur die erste Jahreshälfte – um wirklich das Limit finden." Titelverteidiger Scott Dixon, Ex-Formel-1-Fahrer Marcus Ericsson und die weitere Neuverpflichtung Álex Palou werden ihn dabei als Teamkollegen unterstützen.

Ebenfalls mit vier Vollzeit-Autos tritt das Team Penske an. Nachdem die sieg- und titelreiche Partnerschaft mit der Supercars-Mannschaft Dick Johnson Racing im letzten Jahr ausgelaufen war, sicherte sich Roger Penske die Dienste ihres Starfahrers Scott McLaughlin und holte den Sieger des 2019er Bathurst 1000 zu sich nach Amerika. Beim letztjährigen Saisonabschluss in St. Petersburg schnupperte der Neuseeländer bereits erste IndyCar-Luft, verunfallte in seinem Penske-Chevy jedoch kurz vor Rennhalbzeit. Der für seine Begeisterungsfähigkeit bekannte McLaughlin freute sich trotzdem: „Das war der beste Tag meines Lebens! Also mal abgesehen von meiner Hochzeit." Viel Lob gab es auch von seinen neuen Kollegen Simon Pagenaud, Will Power und Josef Newgarden. Letzterer will nach dem knapp verpassten Titel im letzten Jahr zurückschlagen und endlich sein erstes Indy 500 gewinnen. Etwas, das ihm Power und Pagenaud voraushaben.

Für Andretti Autosport, dem dritten Top-Team, verlief das Corona-Jahr 2020 enttäuschend. Der nominelle Starfahrer Alexander Rossi erlebte eine Horror-Saison und musste sich am Ende mit Gesamtrang 9 abfinden. Ein Platz dahinter lag Ryan Hunter-Reay, auf Platz 20 beendete Marco Andretti seine vorerst letzte Vollzeit-Saison. Nur der 21-jährige Colton Herta wurde mit Rang 3 dem Anspruch des Teams

von Michael Andretti gerecht. Mit dem nun wieder Vollzeit fahrenden James Hinchcliffe soll der Sprung zurück an die Spitze des Feldes gelingen.

Qualität und Quantität

Nicht nur die Top-Teams rüsteten fleißig auf, auch bei den Verfolgern ist über den Winter einiges passiert. Unter anderem tauschte Arrow McLaren SP Oliver Askew gegen Felix Rosenqvist. Der von Ganassi kommende Schwede trifft bei McLarens US-Ableger auf Patricio O'Ward und Juan Pablo Montoya. Der Kolumbianer wird das Team im Mai verstärken. Rahal Letterman Lanigan Racing bestätigte derweil Graham Rahal sowie den „Indy-500-Titelverteidiger" Takuma Sato und wird beim Saisonhöhepunkt ein drittes Auto für Santino Ferrucci melden. Bei der Honda-Mannschaft von Dale Coyne Racing wurde Pietro Fittipaldi als Oval-Vertretung von Grosjean verkündet. Zudem erhoffen sich auch einige kleinere Teams, im Laufe der Saison die Großen ärgern zu können. Mit Spannung wird beispielsweise die volle Saison von Sébastien Bourdais im #14-Foyt-Chevy erwartet.

Insgesamt sollen so bei jedem Lauf über 20 Fahrzeuge an den Start gehen. Dank einiger Teilzeitprogramme wachsen die Felder bei Jahreshöhepunkten wie dem Long Beach GP noch mal an.

Kehrt das Bumping zurück?

Am größten wird das Starterfeld aber wenig überraschend beim Indy 500 sein. Da schon beim Open Test am vergangenen Donnerstag und Freitag 32 Autos gemeldet waren, gilt ein volles Grid mit 33 Fahrzeugen als gesichert. Mit etwas Glück könnten sogar 35 oder gar 36 Fahrzeuge um einen Platz in den legendären elf Dreierreihen kämpfen. Dies würde die Rückkehr einer Tradition bedeuten: Bump Day. Also jenes Ausscheidungsfahrens um die letzten drei Plätze, dem Fernando Alonso 2019 dramatisch zum Opfer fiel.

Bei besagtem Test hatte Josef Newgarden zwar mit 226.819 mph den schnellsten Schnitt, klassisch für Indy ist die Aussagekraft durch Sandbagging und Windschatten (tow) allerdings eingeschränkt. Jedoch scheinen die kleinen Aero-Anpassungen ihren Sinn zu erfüllen. Außerdem gab es einen größeren Abflug zu vermelden: Rinus VeeKay verlor am Donnerstag in Kurve 1 die Kontrolle über seinen Ed-Carpenter-Racing-Chevy (#21) und schlug hart ein. Der Niederländer brach sich einen Finger, kann aber beim Saisonstart im Barber Motorsports Park (Alabama) dabei sein.

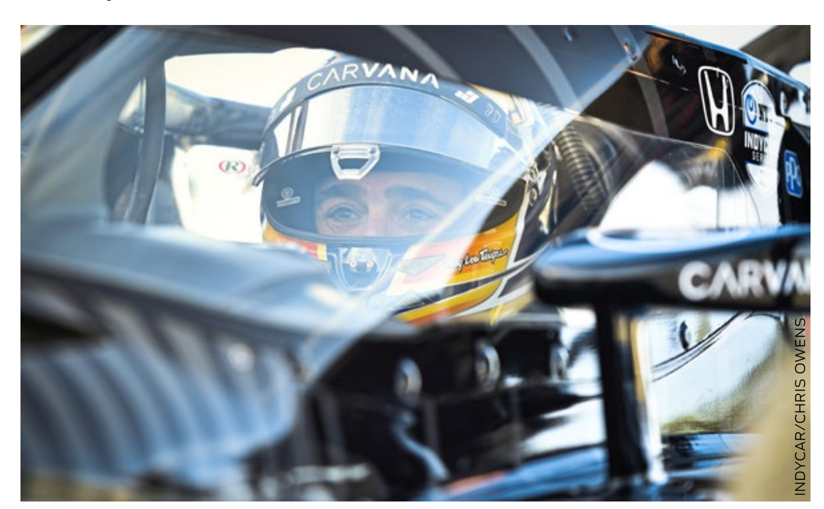
Wer diesen in Deutschland zeigt, scheint nun auch geklärt zu sein. Laut der Website von Sport1 bringt der Pay-TV-Ableger Sport1+ das erste Rennen am Sonntag zwischen 21:40 und 0:00 Uhr in die Wohnzimmer. ■

INDYCAR-TERMINE 2021

18. April	Alabama
25. April	St. Petersburg
1. Mai	Texas 1
2. Mai	Texas 2
15. Mai	Indy-Rundkurs 1
30. Mai	Indy 500
12. Juni	Detroit 1
13. Juni	Detroit 2
20. Juni	Road America
4. Juli	Mid-Ohio
11. Juli	Toronto
8. August	Nashville
14. August	Indy-Rundkurs 2
21. August	St. Louis
12. September	Portland
19. September	Laguna Seca
26. September	Long Beach


INDYCAR/JAMES J. BLACK

Beim Indy 500 dürfen wieder Zuschauer auf die noch verwaisten Tribünen



INDYCAR/CHRIS OWENS

Der siebenfache NASCAR-Champion Jimmie Johnson verzichtet auf Ovale


INDYCAR/CHRIS OWENS

Romain Grosjean feiert im Barber Motorsports Park sein Renn-Comeback



INDYCAR/CHRIS OWENS

Supercars-Meister Scott McLaughlin fährt in Indy die „Yellow Submarine"



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Ihn gilt es zu schlagen: Scott Dixon peilt den siebten Meistertitel an



IMSA

IMSA-Boss John Doonan über die Zukunft der GT-Klassen, über die neue US-Topklasse LMDh und die Voraussetzungen, unter denen die Hypercars in Amerika antreten können.

Von: **Marcus Schurig**

Die IMSA-Serie ist bekannt für schnelle Entscheidungen. Im Januar haben Sie in Anbetracht der schrumpfenden Teilnehmerfelder den Ersatz der GTLM durch eine GT3-Pro-Klasse angekündigt. Wie waren die Reaktionen?
Zunächst einmal war und bin ich sehr zufrieden, dass wir in diesem Punkt frühzeitig eine klare Richtung kommuniziert haben. Wir hatten in jeder Hinsicht eine wirklich großartige und lange Blütephase mit den GTE-Fahrzeugen aus Le Mans. Aber natürlich schauen wir nach vorne und nicht nach hinten, und da wurde schnell klar, dass die GTE- oder GTLM-Klasse am Ende ihres Lebenszyklus angekommen sein könnte. Deshalb führten wir bereits vor 18 Monaten erste Gespräche mit dem ACO und den GT-Herstellern über die zukünftige Ausrichtung.

Der ACO unterstützt also Ihren Move in Richtung GT3?
Ja, und natürlich muss auch der ACO darüber nachdenken, was er in Zukunft mit Blick auf die GT-Klassen in der WEC und in Le Mans macht. Es ist gut möglich, dass sie denselben Weg gehen wie wir, aber vielleicht erst zu einem späteren Zeitpunkt.

Muss man für die neue Herstellerklasse GTD Pro die technische Spezifikation des jeweiligen GT3-Autos verändern?
Nein, denn es war unser erklärtes Ziel, den globalen Ansatz der GT3-Klasse zu respektieren und zu beschützen. Und das bedeutet, dass die GT3-Autos auf der ganzen Welt in der gleichen Spezifikation antreten.

Fahren die GTD Pro eventuell mit anderen Reifen?
Das ist ein weiter wichtiger Punkt, den wir gerade mit unseren Partnern, mit Michelin und den Herstellern diskutieren. In der Vergangenheit war es immer so, dass die GTLM-Klasse in der

2019 verpflichteten sich IMSA und ACO in Daytona auf eine Kooperation bei der neuen LMDh-Topklasse

IMSA

„Ich rechne 2023 mit sechs bis sieben Herstellern“

IMSA-Serie spezielle Reifen verwenden durfte. Die Hersteller liefern im Moment noch ihre Bewertungen dazu ab, wir sind mitten in der Diskussion. Und natürlich hören wir genau zu, wir sind nicht dafür bekannt, in Daytona zu sitzen und eigenmächtige Entscheidungen zu treffen. Da müssen viele überlegenswerte Punkte bedacht werden, zu denen übrigens auch die Kosten zählen. In jedem Fall wollen wir bis zum Mai zu Entscheidungen kommen, damit die Teams die Saisonplanung für 2022 in Angriff nehmen können.

Wenn man im GT-Sport eine Pro- und eine Pro-Am-Klasse ausschreibt, kommt auch dem sogenannten Driver Grading eine wichtige Rolle zu?
Das ist sowohl für die OEM als auch für die Teams ein ganz wichtiger Punkt. Uns war mit der Einführung der GTD-Pro-Klasse wichtig, dass sich Hersteller weiterhin werksseitig in der GT-Klasse der IMSA-Serie beweisen können. Es ist aber genauso wichtig für das Geschäftsmodell, dass es weiterhin eine funktionierende GT3-Bühne für die Privatfahrer gibt, denn am Ende aller Tage ist GT3 Kundensport, und der ist für die Hersteller elementar. Und in diesem Kontext spielt das Driver Grading eine zentrale Rolle.

Was ist mit der BOP? Wird es für die beiden GT3-Klassen unterschiedliche Fahrzeugeinstufungen geben?
Neben dem Thema Reifen und Driver Grading ist die BOP das dritte Element, über das wir mit den Herstellern gerade diskutieren. Im Zentrum steht die Frage, ob wir eine Klassenseparierung bei der Performance zwischen GTD Pro und der Pro-Am-Klasse haben wollen, also ob die Werksklasse schneller sein soll. Das lässt sich über Gewicht und Leistung recht einfach abbilden, aber man muss die Frage stellen, ob das gut für den Sport und für die Klasse ist.

Werkssport mit GT3 – haben Sie Sorge um die Kosten?
Wir müssen den Kostenaspekt bei allem, was wir entscheiden, im Auge behalten, denn die Kostenseite hat im Motorsport an Bedeutung gewonnen.

Kommen wir zur Prototypenklasse: Drei Hersteller haben für die neue Topklasse LMDh zugesagt. Mit wie vielen Herstellern rechnen Sie 2023?
Wenn ich in meiner Rolle als IMSA-Präsident mal träumen darf, dann hoffe ich auf sechs bis sieben Hersteller, die am Ende ein Fahrzeug nach LMDh-Reglement bauen werden. Sie dürfen dabei nicht vergessen, dass wir in den technischen Arbeitsgruppen phasenweise bis zu 15 Hersteller an Bord hatten. Insofern wäre ich also gar nicht überrascht, wenn wir wirklich sechs oder sieben davon beim LMDh-Debüt in Daytona 2023 begrüßen dürften.

> „Wir sind offen für die Kooperation, aber gleichzeitig müssen wir natürlich genau wissen, was da mit den Hypercars auf uns zukommt.“
>
> IMSA-Boss John Doonan

Werden dann auch die FIA-Zwillingsbrüder am Start stehen, also die Hypercars?
Die Frage kann ich jetzt noch nicht beantworten. Wir haben immer erklärt, dass wir offen dafür sind, dass die amerikanischen LMDh und die Hypercars (LMH) aus Europa gegeneinander antreten. Aber dafür müssen wir uns natürlich die neuen Hypercars genau anschauen. Deshalb ist es notwendig, dass wir die Hypercars in unserem Windshear-Windkanal in Concord überprüfen können, und ebenso, dass wir die Motorleistungen auf unseren Prüfständen ermitteln. Dazu müssen wir die Hypercars auf unseren Rennstrecken sehen und die entsprechenden Daten erheben. Es wäre deshalb sehr hilfreich gewesen, wenn die Hypercars ihr WM-Debüt in diesem Jahr in Sebring gegeben hätten, denn so hätten wir bereits erste Daten sammeln und sie zum Beispiel mit den aktuellen DPi-Daten übereinanderlegen können.

Da werden Sie jetzt vermutlich noch mal ein Jahr warten müssen, wenn der Sebring-Doubleheader 2022 über die Bühne geht …
Darauf läuft es wahrscheinlich hinaus. Bis dahin müssen die technischen Arbeitsgruppen in aller Sorgfalt die technischen Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Prototypen-Plattformen herausarbeiten und bewerten. Dabei müssen dann die besonderen Performance-relevanten Aspekte wie Hinterradantrieb versus Allrad oder die Hybridauslegungen mit ihren unterschiedlichen Rekuperations- und Boost-Strategien beurteilt werden. Von diesem Standpunkt aus kann ich nur noch einmal bekräftigen, dass wir offen sind für die Kooperation, aber wir müssen natürlich genau wissen, was da auf uns zukommt, und darüberhinaus das Investment jener Hersteller beschützen, die sich für die Entwicklung eines LMDh-Autos nach IMSA-Reglement entschieden haben.

Für die Hypercars und LMDh gibt es unterschiedliche Reglements, aber viele Eckdaten sind identisch. Eine BOP-Angleichung müsste also theoretisch machbar sein, oder?
Wir haben gemeinsam mit dem ACO viel Arbeit und Zeit investiert, um zum Beispiel eine echte Konvergenz beim Thema Gewicht oder Motorleistung hinzubekommen, das ist richtig. Aber wie ich eben schon erwähnt habe, gibt es noch ein paar weitere Schlüsselfaktoren wie Allradantrieb oder Hybrid-Boost, wo es signifikante Unterschiede gibt.

Mal ganz allgemein gefragt: Wie wichtig ist für die IMSA die technische Konvergenz mit den ACO-Klassen? Und wie wichtig ist es, dass Hersteller aus der IMSA in Le Mans fahren können?
Bei der Beantwortung Ihrer Frage muss man zwei Aspekte berücksichtigen: Erstens sind wir natürlich sehr stolz, dass wir in der IMSA-Serie und den Partnerserien 18 Autohersteller an Bord haben! Ein Grund dafür sind auch global gültige technische Reglements, wie bei GT3 oder GT4. Zweitens ist unsere starke Partnerschaft mit dem ACO ein weiterer wichtiger Aspekt, und es ist ein großer Fortschritt, dass wir es geschafft haben, dass man die Eckdaten der Topklassen angeglichen hat. Damit haben wir die Voraussetzung dafür geschaffen, dass Teams und Hersteller mit ihren Autos überall fahren können. Wo sie dann am Ende fahren, ist natürlich ihre Entscheidung und nicht unsere. Aber wir haben mit der Konvergenz die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass das möglich ist.

Porsche und Audi wollen von ihren Topprototypen auch Kundenautos verkaufen? Sehen Sie das als einen positiven Trend?
Natürlich, das wäre ein sehr positiver Trend, denn dadurch hätte die Topklasse mehr Stabilität, was die Anzahl der Fahrzeuge betrifft. Gleichzeitig steigern mehr Fahrzeuge das Spektakel für die Fans. Und drittens könnte man in der Topklasse dann vielleicht das spiegeln, was wir ab 2022 in der GT-Klasse haben, also eine Pro- und eine Pro-Am-Klasse. Und viertens steigert die Perspektive auf Kundensport das Interesse der Hersteller an der Topklasse.

Eine LMDh-Pro-Am-Klasse könnte dann sogar die LMP2 eliminieren …
Da wäre ich jetzt etwas zwiegespalten, denn die LMP2-Autos bilden beim Chassis ja die technische Basis für unsere zukünftige LMDh-Topklasse, und dann wäre es uns schon wichtig, dass wir diese Klasse weiter im Geschäft halten. Wir sollten den klassischen LMP-Kundensport eher stärken, als ihn infrage zu stellen. ■



In den nächsten zwei Jahren ändert sich die Klassenstruktur in der IMSA-Meisterschaft

IMSA

Um Amerika kümmern

Die IMSA-Serie hat gerade viele Großbaustellen vor der Brust: Welche Hersteller kommen in die LMDh-Klasse? Wie soll eine BoP zwischen Hypercars und LMDh funktionieren? Und welchen Weg schlägt IMSA im GT-Sport ein?

Von: **Marcus Schurig**

John Doonan hat als IMSA-Boss eine spannende Phase vor sich: Bis 2023 wird sich das Teilnehmerfeld der populärsten Langstreckenserie der Welt komplett verändern, sowohl bei den Prototypen als auch bei den GT-Wagen. Im exklusiven Interview mit MSa (Seite 14/15) hofft Doonan auf bis zu sieben Hersteller in der neuen LMDh-Topklasse ab 2023. Kann diese Rechnung aufgehen?

Die Antwort: Mit etwas Glück ja. Audi und Porsche haben ihren Zutritt bereits offiziell gemacht, Acura hat im Januar bekannt gegeben, dass sie einen LMDh-Nachfolger für das aktuelle DPI-Auto bauen werden. Im IMSA-Fahrerlager gilt es als offenes Geheimnis, dass der GM-Konzern, der bisher mit Cadillac in der DPI-Klasse vertreten ist, auch über 2023 hinaus weitermachen wird. Die offizielle Bestätigung soll wohl spätestens im Mai erfolgen.

Große Hoffnungen setzt die IMSA-Serie offenbar auf BMW: Der nordamerikanische Markt drängt nachdrücklich auf ein Engagement in der neuen LMDh-Topklasse, auch weil die Einsätze in der GTLM-Klasse mit dem M8 GTE Ende 2021 beendet werden. In der Tat laufen in München erste Planspiele zum Thema LMDh an: Der neue Sportchef Mike Krack hat in Sebring bestätigt, dass sich ein LMDh-Auto in der Evaluierung befindet.

Etwas dünn ab Nummer 6

Sollte BMW wirklich auf den rollenden Zug aufspringen, so hätte die IMSA-Serie bereits fünf Hersteller an Bord – kein unwahrscheinliches Szenario. Danach wird es allerdings etwas dünn: Die Toyota-Nobelsparte Lexus galt lange als möglicher Kandidat, doch offenbar hat Japan ein Engagement unterbunden, weil man bereits über TMG in Köln ein Hypercar-Auto für die Sportwagen-WM baut. Auch um das brodelnde Gerücht, Hyundai könne die Rallye-WM zugunsten eines globalen Engagements im Langstreckensport verlassen, ist es verdächtig ruhig geworden.

Hyundai war zwar bei den Meetings der technischen Arbeitsgruppen präsent, allerdings nicht mit einem Ingenieur, sondern mit Ex-Rennfahrer Bryan Herta, der einige Hyundai-Autohäuser in Amerika führt. „Ohne Techniker, die in den Meetings mitarbeiten, geht da nichts vorwärts“, sagt ein Insider. Verdächtig oft fällt im IMSA-Fahrerlager schließlich der Name Lamborghini: die Italiener wollen zwar seit Jahren in die Topklasse aufsteigen, dennoch ist es schwer vorstellbar, dass der VW-Konzern gleich drei Töchter in die gleiche Rennklasse schickt. Andererseits gleist der VW-Konzern LMDh als Kundensport auf – und in der GT3-Klasse fahren ja auch drei VW-Marken gegeneinander.

> **!** Die Amerikaner drängen offenbar auf Änderungen beim Technik-Reglement der Hypercars – nur so könnten die technischen Vorteile reduziert werden.

Für viel Gerede sorgt das Thema Balance of Performance (BoP) zwischen den amerikanischen LMDh-Wagen und den Hypercars aus Europa, wo neben Toyota und Peugeot nun auch Ferrari fix ist. Zart, aber nachdrücklich drängen die Ameri-kaner auf Änderungen beim technischen Reglement der Hypercars – anders seien gemein-same Starts im gleichen Rennen kaum darstellbar.

Die Amis verweisen darauf, dass die Hypercars die deutlich performantere Klasse sei, mit Vorteilen bei Hybrid, Aerodynamik, Allradantrieb, Chassis, Aufhängung und Getriebe. Will sagen: Das sind zu viele Vorteile, als dass sie über eine BoP-Anpassung ausgeglichen werden könnten.

GT3 mit drei Optionen

Bereits im nächsten Jahr eliminiert IMSA die bisherige GT-Topklasse GTLM, die durch eine GT3-Pro-Klasse ersetzt wird. Auch hier muss IMSA schwierige Entscheidungen treffen. Es gibt drei Optionen: 1. GT3 Pro und Pro-Am sind absolut identisch bei Reifen, Performance und BoP. 2. Man macht eine kleine Differenzierung zugunsten der Pro-Klasse, zum Beispiel über andere Reifen. 3. Man macht eine große Separierung, also z. B. andere Reifen plus andere BoP plus längere Stoppzeit für die Amateur-Klasse.

Globale Aspekte spielen bei diesen Überlegungen keine Rolle: „Wir sind eine amerikanische Serie und müssen sicherstellen, dass wir die richtigen Entscheidungen für unseren US-Markt treffen“, so ein IMSA-Insider. ■

ADAC GT Masters: Regeländerungen und bekannte Namen

Punkte im Qualifying

Im ADAC GT Masters stehen für diese Saison einige bekannte Namen in der Teilnehmerliste. Phoenix Racing kommt mit einem Audi R8 LMS zurück, Ex-Meister Jules Gounon ist für Zakspeed dabei. Zudem gibt es mehrere Anpassungen im Reglement – darunter Änderungen bei den Zusatzgewichten, eine Penalty-Lap-Strafe und Punkte im Qualifying.

Von: **Bianca Leppert**

Die Zeit, in der die Details der Teilnehmerlisten einer Rennserie bekannt werden, ist immer spannend. In dieser Saison schielen viele mit ganz besonderem Interesse auf die Teams und Fahrer im ADAC GT Masters, das nun das Prädikat Deutsche GT-Meisterschaft hat. Denn nun steht man im direkten Vergleich mit der neuen DTM auf GT3-Basis – auch wenn die rund um Gerhard Berger ein minimal anderes Konzept verfolgt.

Dabei muss sich die Sportwagen-Serie des ADAC aber keineswegs verstecken. Schon jetzt sind einige Favoriten auszumachen, die um den Titel kämpfen werden. Eine Überraschung: Patric Niederhauser, Meister von 2019 und bisher in den Diensten von Rutronik Racing, wechselt zu Phoenix Racing. Der Audi-Pilot teilt sich das Lenkrad mit dem 18-Jährigen Jusuf Owega, der seine Debüt-Saison feiert. Ebenfalls ein ehemaliger Champion: Jules Gounon. Der Franzose, der zum GT-Kader von Mercedes-AMG gehört, feiert mit Zakspeed sein Comeback im ADAC GT Masters.

Auch Traditionsteams wie Schubert oder Land Motorsport sind wieder mit von der Partie. Mit Nick Yelloly und Jesse Krohn ist Schubert mit dem BMW M6 GT3 definitiv gut aufgestellt. Bei Land setzt man neben dem bereits bekannt gegebenen Duo Christopher Mies/Ricardo Feller auf Christopher Haase und Rookie Luca-Sandro Trefz. Neu dabei ist Joos Sportwagentechnik mit einem Porsche 911 GT3 R für Marco Holzer und Neuling Johannes Stengel.

Reglement-Änderungen

In einer vorläufigen Version des Reglements von Anfang April ist vorgesehen, dass es in Zukunft Punkte für jedes Qualifying gibt. Für den ersten Platz wandern drei Punkte aufs Konto, für den zweiten entsprechend zwei Zähler und für den dritten noch ein Punkt. In der Fahrerwertung erhalten jeweils beide Fahrer einer Fahrerpaarung die Punkte für die Platzierung im Qualifying.

Im Strafenkatalog gibt es neuerdings die Option, eine Penalty Lap zu verhängen. Die Idee kommt aus der MotoGP und funktioniert wie folgt: Es wird auf jeder Strecke eine Penalty-Zone eingerichtet, in der das betreffende Fahrzeug für eine definierte Mindestzeit eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h fahren muss. Die Lage, Beschaffenheit und Kennzeichnung dieser Zone sowie die Mindestzeit wird in der jeweiligen Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

Ob die Penalty Lap tatsächlich kommen wird, soll aber erst noch in der Praxis eruiert werden. Gibt es bei den Testfahrten Komplikationen, muss diese neue Strafe nicht um jeden Preis in dieser Saison umgesetzt werden. Ebenfalls neu: Die Einführung einer Full Course Yellow-Phase. Hier wird der neue Rennleiter Sven Stoppe eine entscheidende Rolle spielen. Sie soll aber wohl nur in Ausnahmefällen genutzt werden (etwa während des Boxenfensters) und nicht das eigentliche Safety Car ersetzen.

Weitere Veränderungen kommen bei den Handicap-Gewichten und beim Erfolgsballast zum Tragen. Statt 30 Kilogramm muss der Sieger im nächsten Lauf nur noch 20 Kilo zuladen, der Zweitplatzierte nur noch zehn Kilogramm und der Drittplatzierte nur noch fünf Kilogramm. Bei den Handicap-Gewichten, die sich nach Kombinationen der Fahrereinstufung richten, wurde bis auf reine Profi-Duos ebenfalls Gewicht verringert. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GLICKENHAUS-UPDATE
Jim Glickenhaus, Initiator und Teamchef des privaten Hypercar-Programms, hat auf Nachfrage von MSa bestätigt, dass es keine Teilnahme seines Teams beim WM-Start in Spa Anfang Mai geben wird. „Aber wir starten mit zwei Autos beim zweiten WM-Lauf in Portimão“, so Glickenhaus. Allein in der letzten Woche spulte das private Team 3800 Testkilometer mit zwei Fahrzeugen ab, die Homologation soll im Mai erfolgen.

DALLA LANA: WEC-PROJEKT
Der Kanadier Paul Dalla Lana kehrt 2021 mit seinem eigenen Team NorthWest AMR in die Sportwagen-WM (WEC) zurück und wird einen Aston Martin Vantage AMR in der GTE-Am-Klasse pilotieren. Seine Teamkollegen sind die Brasilianer Augusto Farfus und Marcos Gomes.

LETZTER TOYOTA-TEST
Toyota rückt in dieser Woche mit einem Fahrzeug zum letzten Test mit dem GR010 Hypercar nach Le Castellet aus, bevor Ende April der offizielle Prolog-Saisonvortest in Spa und dann an gleicher Stätte der WM-Auftakt am 1. Mai ansteht.

GTWC-AUFGEBOT VON WRT
Das belgische GT-Team WRT bestreitet die kommende Saison in der GT World Challenge mit drei Audi R8: Im Endurance Cup setzen die Belgier ein Pro-Auto (#32) für Dries Vanthoor, Charles Weerts und Kelvin van der Linde ein. Vanthoor und Weerts werden darüber hinaus versuchen, ihren Titel im Sprint Cup zu verteidigen.

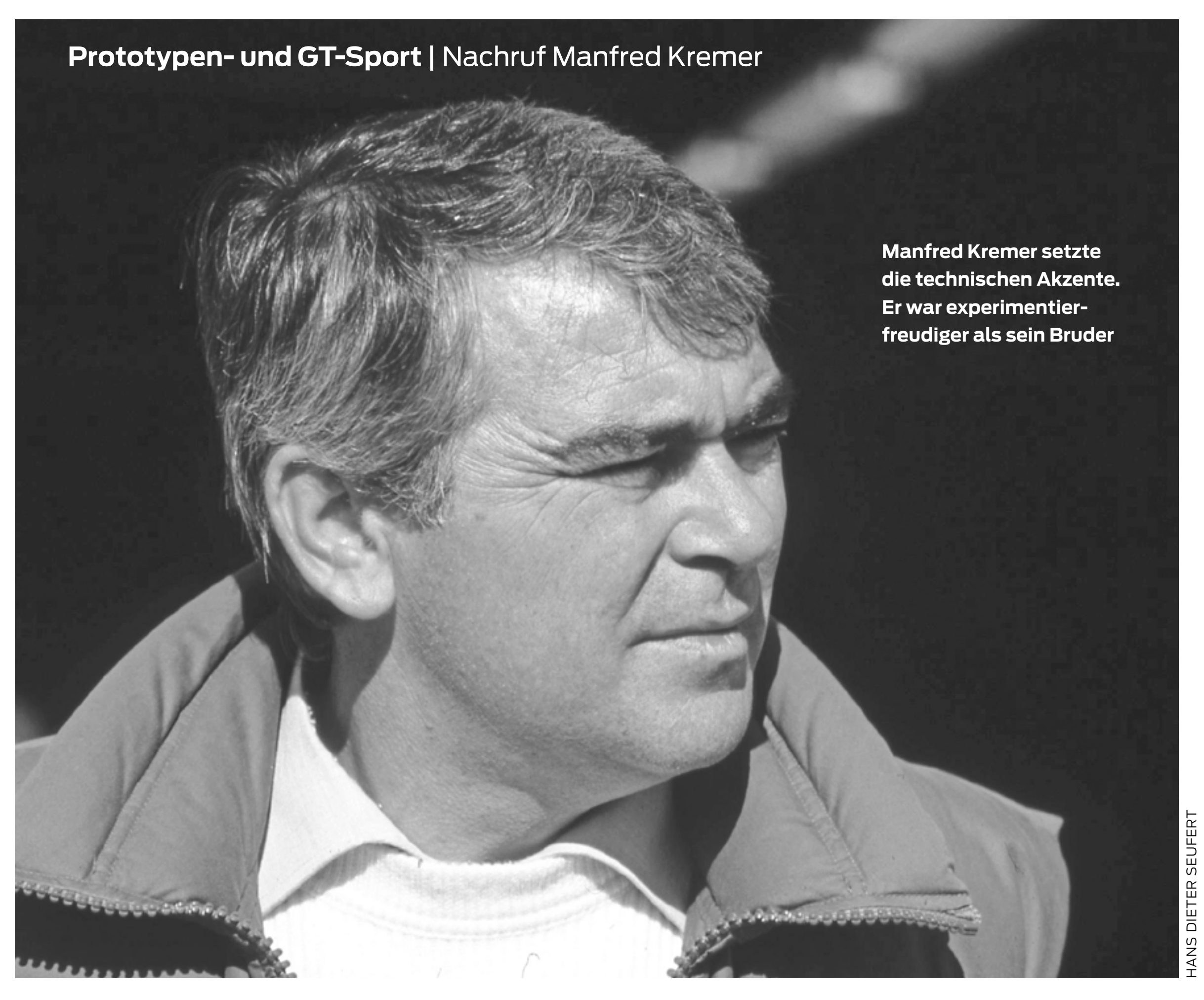
PORSCHES WM-AUFGEBOT
Porsche hat die Fahrerpaarungen für die beiden Rennen zur Langstrecken-WM in Portimão und Le Mans präzisiert. Im 911 RSR mit der Nummer 91 ergänzt Frédéric Makowiecki die WEC-Stammpiloten Gianmaria Bruni und Richard Lietz. In der Startnummer 92 wechseln sich der Schweizer Neel Jani und der Franzose Kévin Estre mit



Michael Christensen ab. Der Däne hatte 2018 die GTE-Pro-Klasse in Le Mans gemeinsam mit Estre und Laurens Vanthoor gewonnen. Die erfahrenen Trios werden den zweiten Saisonlauf am 13. Juni in Portugal gemeinsam bestreiten.

NEVEU MACHT SIMRACING
Der ehemalige Chef der Sportwagen-WM, Gérard Neveu, hat einen neuen Job: Der Franzose unterstützt als Berater die Firma Motorsport Games, eine Suborganisation von Motorsport Networks, die unter anderem zahlreiche Motorsport-Online-Nachrichtenportale und Motorsport-Fotoarchive unterhalten. Neveu soll als Scharnier zwischen den Rennserienbetreibern und Motorsport Games fungieren und neue Formate sowie Kooperationen für die Zukunft aushecken.

LYNN: UNITED AUTOSPORTS
Der Brite Alex Lynn hat beim britischen LMP2-Team United Autosports für das 24h-Rennen in Le Mans angeheuert, wo er sich das Cockpit mit Paul di Resta und einem noch zu benennenden dritten Piloten teilt.



Manfred Kremer setzte die technischen Akzente. Er war experimentierfreudiger als sein Bruder

HANS DIETER SEUFERT

K wie Koryphäe

Im März starb Manfred Kremer. Er wurde 81 Jahre alt. Der Kölner war zusammen mit seinem Bruder Erwin einer der Teamchefs aus der goldenen Ära der 70er- und 80er-Jahre. Wir erinnern an die größten Erfolge der Brüder Kremer.

Von: **Dirk Johae**

Knapp drei Stunden stehen noch auf der Uhr des 24-Stunden-Rennens von Le Mans 1979. Der Porsche 935 K3, das neue Meisterwerk der Kremer-Brüder, führt seit gut 16 Stunden beim berühmtesten Sportwagen-Rennen der Welt. Beide Werks-Porsche 936 sind mit technischen Defekten ausgefallen. Auch die Mirage-Ford haben nicht überlebt. Darüber hinaus sind die beiden 935 vom Kölner Erzrivalen Georg Loos in der Nacht nach Motorschäden gestrandet. An der Kremer-Box wächst die Zuversicht. Mit jeder Runde kommt der für das Rennen neu aufgebaute K3 dem Le-Mans-Sieg näher. Die Stimmung bei Erwin und Manfred Kremer ist schon vor dem Rennen blendend. Das Auto mit der Nummer 41 startet als Dritter direkt hinter den beiden Werks-Porsche, und der jüngste K3 ist bereits an die US-Amerikaner Bill und Don Whittington verkauft. Kostenpunkt: über 300 000 Mark.

Der Techniker

In Le Mans teilen sich die US-Boys das Cockpit mit Klaus Ludwig. Der Roisdorfer sitzt während des Rennens insgesamt zwölf Stunden im Cockpit. Schon in der Deutschen Rennsportmeisterschaft zeigt sich der neue Kremer-Pilot als kongenialer Dompteur der gut 800 Turbo-PS, die Manfred Kremer aus dem Sechszylinder-Boxer mit zwei KKK-Turboladern herausgekitzelt hat. Der jüngere der beiden Kremer-Brüder ist der experimentierfreudige Techniker im Team.

Sein neuestes Meisterwerk spult seit fast 21 Stunden zuverlässig Runde um Runde ab. Der besondere Clou des Kremer-Turbos ist die Ladeluftkühlung. Im Gegensatz zu den Werksmotoren hält Manfred Kremer die Ladeluft nicht mit Wasser, sondern per Fahrtwind im optimalen Temperaturbereich. Im K3 bleibt die Ladeluft bei den mitteleuropäischen Rennen im niedrigen Bereich von rund 45 Grad Celsius. Somit kann der Kremer-Turbo mit höherem Ladedruck fahren und sich mit drei Litern Hubraum begnügen. „Der Drei-Liter-Motor war drehzahlfester und thermisch gesünder“, hielt Ekkehard Zimmermann fest. Der Karosseriebauer aus Bensberg hat mit seiner Firma dp (design plastic) die Linie des K3 entwickelt und fertigt die zahlreichen, sündhaft teuren Kevlar-Teile.

Doch plötzlich herrscht Unruhe an der Box. Über den Sprechfunk meldet sich Fahrer Don Whittington. Das Auto steht am Rand der Hunaudières-Geraden. Der Zahnriemen für die Einspritzpumpe ist gerissen. Über Funk leiten die Techniker um Manfred Kremer ihren Fahrer an, den Schaden notdürftig zu reparieren. Trotz der insgesamt über 90 Minuten Pause ist den Kremers der Le-Mans-Sieg dennoch nicht mehr zu nehmen: Der größte Erfolg in der Team-Geschichte ist perfekt.

Obendrein beschert Klaus Ludwig dem damals besten Privatteam der Welt den Titel in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft 1979. Vom K3 bauen die Kremers insgesamt zwölf Rennwagen, außerdem viele Umrüstkits und eine Zivilversion für den

1971



MOTORSPORT IMAGES

Kölscher Boxer: 911 S von E. Kremer/G. Huber

1976



MOTORSPORT IMAGES

Selbst sind die Kremers: Eigener Gruppe-5-930

1981



MOTORSPORT IMAGES

Eigenwilliges Le-Mans-Projekt: Kremer 917 K81



LAT

Auf dem Gipfel des Erfolgs: Le-Mans-Sieg mit Eigenkonstruktion K3



WOLFGANG WILHELM

Köln-Roisdorfer Dreigestirn: Manfred und Erwin Kremer mit Klaus Ludwig

Formel-1-Teamchef Walter Wolf. Alles begann 1962 mit einer Autowerkstatt, die Manfred Kremer gemeinsam mit seinem älteren Bruder Erwin in Köln eröffnete.

Schnell konzentrierten sich die Brüder auf die Marke Porsche. Beide waren zunächst bei nationalen Veranstaltungen auch selbst aktiv. Aber Manfred Kremer erkannte nach einem Unfall bei einem Bergrennen, dass ihm das Fahrertalent fehlte. Er beschränkte sich fortan auf die Technik der Autos, die das Team immer erfolgreicher einsetzte.

Beste Porsche-Privatiers

Das erste Ausrufezeichen setzten die Kremers international mit dem zweiten und dritten Platz in der Division 3 (über 1600 cm³ Hubraum) der Tourenwagen-Europameisterschaft 1968. Mit dem Porsche 911 L wurde Helmut Kelleners Vizemeister und Erwin Kremer Dritter. In den 70er-Jahren trumpften die Kremers dann mächtig auf: Mit Manfreds Motorenpower im Rücken wurde sein Bruder Erwin 1971 der erste Sieger im Porsche Cup für Privatfahrer. Insgesamt zehn weitere Titel von Fahrern des Privatteams sollten folgen: von John Fitzpatrick (1972) bis Bernd Schneider (1990).

Der erfolgreichste aller Kremer-Chauffeure war der Franzose Bob Wollek. Bis zur Entdeckung der Kremers kannte ihn in Deutschland niemand. 1974 saß

> „Manfreds Motoren waren einfach die besten. Daran gab es nichts zu rütteln. Auch beim K3 waren seine Ideen maßgebend für den Erfolg. Er war eine Koryphäe."
>
> Klaus Ludwig

Wollek zum ersten Mal im Cockpit eines Porsche 911 Carrera RSK. So tauften die Brüder ihre RSR-Version – K für Kremer.

In dessen Heck sorgte ein 345 PS starker Sechszylinder-Boxer dank kölschem Pfiff für Vortrieb. Im Jahr darauf versägte „Brilliant Bob" in Diepholz die versammelte Konkurrenz in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft. Meister wurde der Elsässer allerdings nie. 1976 stellte Kremer-Racing eine entscheidende Weiche für die Zukunft des Teams. Weil Porsche den Gruppe-5-Renner 935 im ersten Jahr nur werksseitig einsetzte, baute Kremer eine eigene Version: Der 935 K1 war geboren. Er entstand in den neuen Hallen im Kölner Stadtteil Ossendorf an der Robert-Perthel-Straße, seit 1974 die neue Heimat des Teams. Mit dem K1 starteten Hans Heyer und Bob Wollek in der Marken-WM.



MOTORSPORT IMAGES

Letzter großer internationaler Erfolg: Gesamtsieg in Daytona mit dem K8

Beim Lauf in Silverstone retteten sie als Gesamtzweite sogar die Porsche-Ehre, weil das Werksteam mit einem Kupplungsschaden kämpfte.

Der K1 war der Urahn aller Kremer-Entwicklungen bis hin zum K8 Sypder auf Basis des 962. Damit gelang den Fahrern Marco Werner, Giovanni Lavaggi, Jürgen Lässig und Christophe Bouchut 1995 der Daytona-Sieg. Drei Jahre nach diesem letzten großen Sieg verabschiedete sich Manfred Kremer. 2001 zog Erwin Kremer den Schlussstrich. Das einst erfolgreiche Kremer-Konzept passte nicht mehr ins aktuelle, extrem teure Motorsportbusiness. Seit 2011 aber erlebt Kremer-Racing unter neuer Leitung ein Revival. ■



Die größten Erfolge

1971: Porsche Cup, E. Kremer (Insg. 11 Cup-Siege bis 1990)
1972: 1. GT-ET (J. Fitzpatrick)
1973: 1. GT-EM (C. Schickentanz neben C. Ballot-Lena)
1974: 1. GT-EM (J. Fitzpatrick)
1979: 1. 24h Le Mans (K3)
1979: Dt. Rennsportmeister (K3, Klaus Ludwig)
1990: 1. Interserie (962 CK, Bernd Schneider)
1992: 1. Interserie (CK7, Manuel Reuter)
1993: 1. Interserie (CK7, Giovanni Lavaggi)
1995: 1. 24h Daytona (K8)

1982



MCKLEIN

936-Eigenbau: Rennwagen für Stommelen und Bellof

1994



MOTORSPORT IMAGES

Honda-Intermezzo: Le Mans und ADAC GT-Cup



Wer staubt für die nächste Saison ein Werkscockpit ab?

ROESELER

Zurück auf Los

Wenn die Königsklasse 2022 mit Hybridautos ein neues Kapitel aufschlägt, machen sich neben Jungtalenten auch die ins Aus gedrifteten Routiniers Hoffnung auf eines des raren Werks-Cockpits. Doch die Luft ist dünn.

Von: **Reiner Kuhn**

Kommende Saison sorgen nicht nur die Rally1-Hybridboliden für einen Neustart. Auch bei den Werks-Cockpits ist mit Umbesetzungen zu rechnen. So sind für 2022 nur die Toyota-Fahrer Elfyn Evans und Kalle Rovanperä gesetzt. Weltmeister Sébastien Ogier will bestenfalls ein, zwei Gaststarts zu Beginn der kommenden Saison im Yaris Rally1 absolvieren, um sich ohne Wettbewerbspause beim Heimspiel in Monte Carlo vor großer Kulisse von der WM-Bühne zu verabschieden. Zwar steht mit Toyota-Junior Takamoto Katsuta ein hoffnungsvoller Ersatzmann bereit. Wahrscheinlicher ist jedoch, dass die Japaner dem Hyundai-Vorbild folgen und einen weiteren Fahrer verpflichten, der je nach Rallye im Wechsel mit Katsuta als dritter Werksfahrer für die Hersteller-Wertung nominiert werden könnte.

Verträge laufen aus

Anders bei Hyundai. Mit Ausnahme von Jungstar Oliver Solberg laufen zum Saisonende alle Fahrerverträge aus. Für Spekulationen, ob Thierry Neuville mit einem Wechsel zu Toyota liebäugelt und die Japaner darauf eingehen, ist es noch zu früh. Dagegen dürfte diese Tür für Ott Tänak nach dem unterkühlten Toyota-Abschied als Weltmeister trotz des neuen Toyota-Teamchefs Jari-Matti Latvala geschlossen sein.

Auch bei M-Sport darf mit einem größeren Umbruch gerechnet werden. Man will nach zwei harten Jahren gemeinsam mit Partner Ford den Technologiewechsel nutzen und wie nach der Einführung der dritten WRC-Generation 2017 mit einer schlagkräftigen Truppe samt intensiv entwickeltem Neuwagen wieder vorne mitmischen. Heißt: M-Sport besetzt 2022 eher gleich zwei Werkscockpits neu.

So könnte Adrien Fourmaux (25), der in Kroatien für M-Sport sein WRC-Debüt gibt, oder Pierre-Louis Loubet (24), der alle WM-Läufe in einem privaten Hyundai i20 WRC bestreitet, den finalen Aufstieg schaffen. Dahinter lauern der WRC2-Fahrer Marco Bulacia (20), die schnellen Jan Solans (23), Emil Lindholm (24) und Jari Huttunen (27) sowie die Mitgift-schweren Nikolay Gryzain (23) und M-Sport-Werkspilot Gus Greensmith (24). Doch in Zeiten knapper Budgets rücken auch die ins Hintertreffen geratenen Routiniers aus der zweiten Reihe wieder in den Fokus.

Relaxt sieht Dani Sordo das Buhlen um einen neuen Vertrag. „Ein volles Programm muss ich mir nicht mehr antun. Solange Hyundai auf mich setzt, ist alles in Ordnung. Sollte am Saisonende Schluss sein, kann ich auf 15 Jahre als Werksfahrer zurückblicken", zeigte sich der 37-Jährige aufgeräumt. Anders Teilzeitkollege Craig Breen, der auf mehr Einsatzzeiten hofft: „Ich bin dankbar, zeigen zu können, was ich draufhabe. Das größte Problem sind für einen wie mich dabei die Pausen und fehlenden Testkilometer", so der 31-jährige Ire. Dies scheint auch das Handicap des vier Jahre jüngeren M-Sport-Piloten Teemu Suninen, der fehlende Fahrpraxis und das Manko des Fiesta WRC mit höherem Risiko wettmachen wollte und aufs Abstellgleis driftete. In Kroatien muss er deswegen in der zweiten Liga ran.

Schaufenster zweite Liga

Dort trifft der Finne auf die WRC-erfahrenen Mads Östberg und Andreas Mikkelsen. Für die beiden Norweger „aktuell die einzige Möglichkeit, dabei zu sein", sagt Östberg und erinnert an seine langjährige Erfahrung. Ähnlich Landsmann Mikkelsen: „Keiner saß in mehr Autos als ich." Wich-



Dani Sordo (E)

Geburtstag: 02.05.1983 (37)

WM-KARRIERE
Erster WM-Start: 2003
WM-Starts: 171 (159 im WRC)
WM-Erfolge: 48 x Podium, 3 Siege



Teemu Suninen (FIN)

Geburtstag: 01.02.1994 (27)

WM-KARRIERE
erster WM-Start: 2014
WM-Starts: 61 (36 im WRC)
WM-Erfolge: 3x Podium, 0 Siege



Craig Breen (IRL)

Geburtstag: 02.02.1990 (31)

WM-KARRIERE
Erster WM-Start: 2009
WM-Starts: 63 (35 im WRC)
WM-Erfolge: 3 x Podium, 0 Siege



Mads Östberg (N)

Geburtstag: 11.10.1987 (33)

WM-KARRIERE
Erster WM-Start: 2006
WM-Starts: 131 (116 im WRC)
WM-Erfolge: 18 x Podium, 1 Sieg


ROESELER

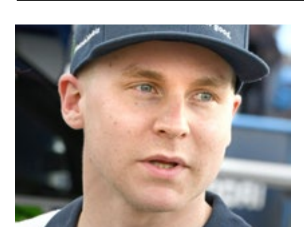
Doppelrolle: Mikkelsen ist in der WRC2 aktiv und Skoda-Entwicklungsfahrer


ROESELER

Hofft auf mehr: Lappi will sich bei der Rallye Finnland erneut zeigen

tiger noch: „Jari-Matti (Toyota-Teamchef Latvala) und ich haben schon als VW-Teamkollegen prima zusammengearbeitet. Ähnlich ist es bei Esapekka Lappi, der neben Ex-Teamkollege Latvala auch das Toyota-Team gut kennt und dort noch immer hohe Wertschätzung genießt. „Für mich wohl die einzige Chance zurückzukehren. Denn anders als andere bringe ich kein Geld mit", sieht es der zweifache Vater nüchtern und würde auch in einem Kundensportmodell antreten oder als Entwicklungsfahrer arbeiten.

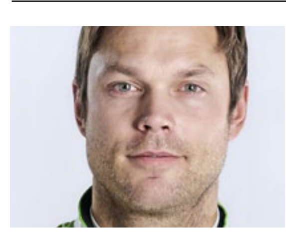
Gleiches gilt für Hayden Paddon, der in Neuseeland eigene Rallyeautos wie den vollelektrischen Hyundai Kona EV entwickelt: „Ich bin davon überzeugt, dass ich auf diesem Niveau viel zu bieten habe, auch und gerade wegen der neuen Hybridautos, die mit anderer Antriebs- und Fahrwerkstechnik sowie dem höheren Gewicht eine andere Denk- und Fahrweise erfordern." ■



Esapekka Lappi (FIN)

Geburtstag: 17.01.1991 (30)

WM-KARRIERE
Erster WM-Start: 2011
WM-Starts: 63 (41 im WRC)
WM-Erfolge: 7 x Podium, 1 Sieg



Andreas Mikkelsen (N)

Geburtstag: 22.06.1989 (31)

WM-KARRIERE
Erster WM-Start: 2006
WM-Starts: 112 (93 im WRC)
WM-Erfolge: 25 x Podium, 3 Siege



Hayden Paddon(NZ)

Geburtstag: 20.04.1987 (33)
WM-KARRIERE
Erster WM-Start: 2011
WM-Starts: 80 (51 im WRC)
WM-Erfolge: 8 x Podium, 1 Sieg

„Ich war nie auf Ogiers Level"

Kris Meeke hat viel von seinem unvergessenen Mentor Colin McRae. Der Brite war nicht nur furchtbar schnell, sondern auch abseits der Piste immer geradeheraus. Wir fragten nach einer möglichen WM-Rückkehr, seiner Karriere und dem aktuellen Unruhestand.


MEEKE

Von: **Reiner Kuhn**

Wie groß ist die Chance, Sie nochmals in einem Werkscockpit zu sehen?
Gleich null. In meinem letzten WM-Jahr bei Toyota war ich Ende 30, mein Teamkollege Jari-Matti Latvala sieben, Ott Tänak und viele andere Werksfahrer zehn und mehr Jahre jünger. Dabei haben die meisten vor mir in einem WRC gesessen und hatten viel mehr Erfahrung. Für mich war die Rallye-WM immer eine ganz besondere Herausforderung. Kaum einer hat in dieser Meisterschaft so viele schwere Zeiten mitgemacht wie ich, ob anfangs im Super 1600er sowie später bei Prodrive-Mini oder auch Citroën. Insgesamt habe ich in all meinen WM-Jahren nur drei volle Saisons im WRC bestritten.



Keine Lust, es den anderen noch mal zu zeigen?
Hätte Ogier bei Citroën nicht hingeschmissen, wäre ich vielleicht noch bei Toyota. Aber das ist okay. Ich weiß, dass ich nie auf dem Level eines Loeb oder Ogier war. Wie auch? Deren Weg war mit meinem nicht vergleichbar. Ich musste mehrmals bei null anfangen, nicht nur nach der Junior-WM oder IRC. Auch deshalb bin ich stolz auf meine Erfolge und mit mir im Reinen.

Welchem Ihrer früheren WRC-Kollegen trauen Sie am ehesten zu, in ein Werkscockpit zurückzukehren?
Klar ist, dass mit Kalle Rovanperä und demnächst auch Oliver Solberg eine ganz neue Fahrer-Generation am Start steht. Am ehesten traue ich es Esapekka Lappi zu, da mitzuhalten. Aber mit 41 ist das Thema Rallye-WM für mich abgeschlossen. Ich habe mein Geld verdient und kann davon leben. Jetzt konzentriere mich auf andere Dinge.

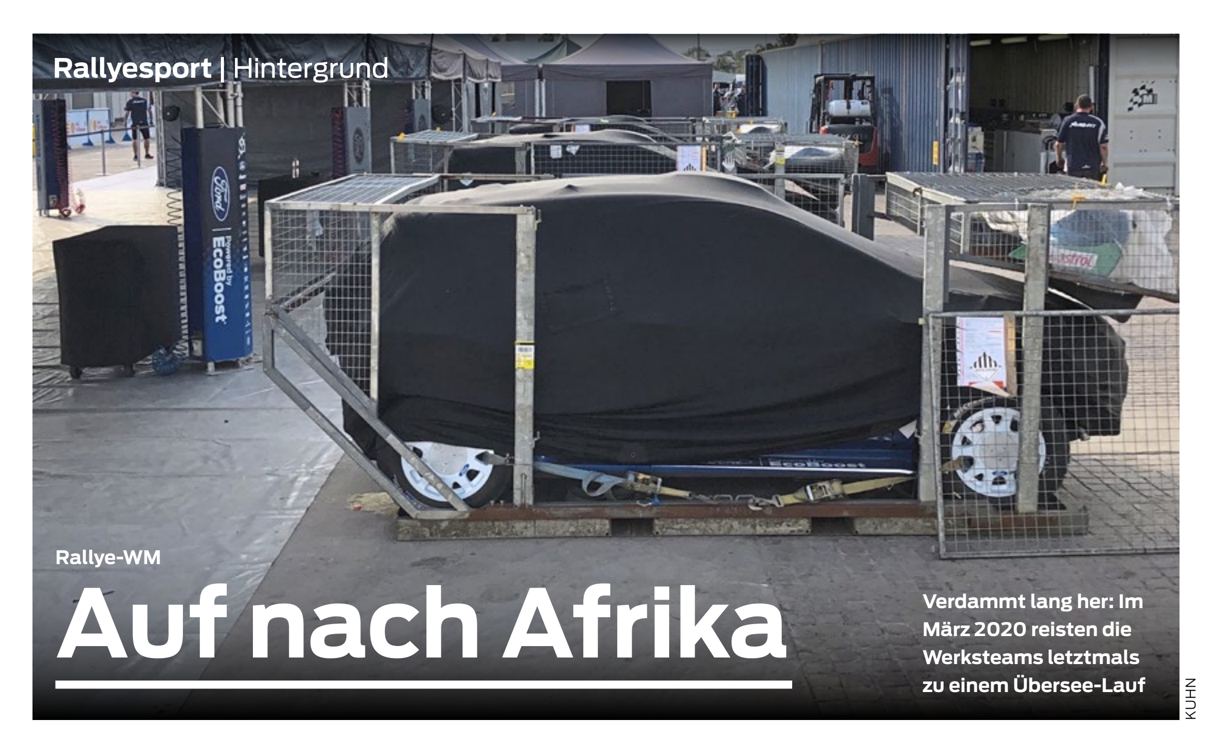
Die da wären?
Allen voran auf meine kleine Familie. Zeit mit meinen beiden Töchtern zu verbringen, sie aufwachsen zu sehen und ihnen Werte zu vermitteln, bedeutet mir enorm viel. Zudem genieße ich die Möglichkeiten hier in Andorra. Hier leben sehr viele Sportler, vor allem aus der Zweiradszene. Wir treffen uns zum Skifahren, Biken oder Crossen – einfach herrlich!

Im Januar sind Sie erstmals bei der Rallye Dakar gestartet. Findet man dort leichter ein gutes Cockpit?
Nicht wirklich. Das Fahren ist dabei das kleinste Problem. Zudem habe ich schon die Baja 1000 auf dem Motorrad bestritten und bin ein guter Schrauber. Aber um im Gelände vorne mitzufahren, braucht man eine gewisse Erfahrung. Hinzu kommt, dass es hier viele vermögende Privatiers gibt, sodass es kaum einen Markt für professionelle Rallyepiloten gibt, auch wenn man hier mit über 50 noch ganz vorne mitfahren kann, wie Peterhansel und Sainz zeigen. So gesehen könnte ich ja noch hoffen. (lacht) ■

Kris Meeke (GB)

Geburtstag: 02.07.1979 (41)

WM-KARRIERE
Erster WM-Start: 2002
WM-Starts: 104 (74 im WRC)
WM-Erfolge: 13 x Podium, 5 Siege



Rallye-WM

Auf nach Afrika

Verdammt lang her: Im März 2020 reisten die Werksteams letztmals zu einem Übersee-Lauf

KUHN

Ausgerechnet der WM-Lauf in Afrika scheint in diesen Zeiten sicher. Die nationalen Behörden zweifeln ebenso wenig an der Rallye Kenia wie die FIA. Deshalb schicken die WM-Teams ihre Seefracht los.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Logistiker der WM-Teams sind der Zeit voraus. Während Fahrer und Ingenieure sich auf den bevorstehenden Asphalt-Lauf in Kroatien (22.–25. April) konzentrieren, Teamchefs über die bestmöglichen Cockpitbesetzungen für die darauf folgenden Schotterritte in Portugal und auf Sardinien sinnieren und die Manager die idealen Testpläne ausarbeiten, dreht sich bei den Logistikern alles um die vom 24. bis 27. Juni terminierte Rallye Kenia.

Abgesehen von den Werkswagen nebst ihren aktuellen Komponenten, die drei Wochen vor der Veranstaltung eingeflogen werden, reist der Großteil des Equipments vom Servicezelt über die Trainingsautos bis hin zur Küche in Seecontainern. Zwischen 30 und 50 Tage dauert die Schiffsreise von Europa nach Mombasa – vorausgesetzt, man hat im Suezkanal freie Fahrt. Um Afrika herum würde es im Normalfall noch mal zehn Tage länger dauern. Für die Verzollung und den Landweg zum Servicepark in Naivasha bei Nairobi kalkulieren die Logistiker 19 Jahre nach dem letzten Gastspiel der Königsklasse in Kenia vier bis fünf weitere Tage.

M-Sport hat seine Fracht fertig gepackt und zum Seehafen nach Southampton gekarrt. Der WM-Promoter und das Toyota-Team schicken ihre Seecontainer diese Woche auf die Reise, Hyundai soll nächste Woche folgen. Anders als in den Vorjahren, als das Equipment von Mittel- über Südamerika bis nach Australien tourte, steht in dieser Saison nach der Safari-Rallye nur noch die Übersee-Runde in Japan auf dem Tourplan. Knifflig: Das WM-Finale findet auf Asphalt statt und erfordert eine in vielen Bereichen andere Packliste. Auch deshalb wird die Saison 2021 eine besondere bleiben. Ab 2022 sollen dann mindestens vier bis sogar sechs WM-Läufe auf anderen Kontinenten stattfinden. ■

Rallye-WM

Neuville und Breen vorne

Gelungener Testeinsatz für Thierry Neuville. Der Belgier war bei der Rallye San Remo im i20 WRC schnellster Teilnehmer.

Gleich vier Hyundai-Werksfahrer rückten bei der Rallye San Remo aus. Ott Tänak, Thierry Neuville und der von Hyundai Frankreich unterstützte Junior Pierre-Louis Loubet mit ihren aktuellen i20 WRC sowie die Teilzeit-Werkspiloten Craig Breen und Oliver Solberg im Rally2-Kundensportmodell. Neuville gewann die mit vier aktuellen WRC-Boliden geadelte Veranstaltung mit 3,9 Sekunden vor Tänak und 1,19 Minuten vor Loubet. Dem mit 140 Teams voll besetzten Rennen mangelte es nicht an Action: Bei wechselhaftem Wetter blieb Solberg an einem Fels hängen. Aufregung am Ende: Breen kassierte zehn Strafsekunden wegen einer einminütigen Verspätung. Sieger wäre Markenkollege Andrea Crugnola gewesen. Die Offiziellen erklärten Breen aber (wegen eines Staus) für unschuldig und den Iren nachträglich zum Gewinner. ■ RK



HYUNDAI

Bereit für den bevorstehenden Asphalt-Ritt in Kroatien: Thierry Neuville

Rallye-WM

WM-Debüt für Audi A1

Zwei Jahre vor Mattias Ekström baute Enrico Windisch einen Allrad-Audi A1 mit dem FIA-Kit von Oreca auf. Nach nationalen Starts folgt in Kroatien nun das WM-Debüt.

Nicht zuletzt durch seine an die Lackierung der früheren Ingolstädter Werkswagen angelehnte Lackierung sorgte der piekfein aufgebaute Audi A1 Rally2 Kit von Mattias Ekström für Furore. Nur wenige wissen, dass sich der Österreicher Enrico Windisch den Traum vom eigenen A1-Boliden schon zwei Jahre zuvor erfüllte und mit dem von Oreca entwickelten FIA-Einheitsbausatz samt Antriebsstrang, Getriebe, Vorder- und Hinterachse und 264 PS starkem PSA-Motor einen „Rally2 Kit" aufbaute.

Nach insgesamt sieben Starts in Österreich, der Slowakei und Tschechien nimmt der Privatier nun den WM-Lauf in Kroatien in Angriff. Die WM-Premiere der rund 200 000 Euro teuren Sonderlinge besorgten bei der Rallye Monte Carlo 2020 je ein Dacia Sandero und Fiat 500X. ■ RK



FESSL

Aus Freude am Außergewöhnlichen: Privatier Windisch im Audi A1 Rally2 Kit

Motorsport-Termine

Monat	Datum	Formel 1	Formel 2	Formel 3	INDYCAR	Formel E
Januar	03.					
	10.					
	17.					
	24.					
	31.					
Februar	07.					
	14.					
	21.					
	28.					Diriyah
März	07.					
	14.					
	21.					
	28.	GP Bahrain	Sakhir			
April	04.					
	11.					Rom
	18.	GP Emilia-Romagna			Alabama	
	25.				St. Petersburg	Valencia
Mai	02.	GP Portugal			Fort Worth	
	09.	GP Spanien		Barcelona		Monte Carlo
	16.				Indy GP	
	23.	GP Monaco	Monte Carlo			Marrakesch
	30.				Indy 500	
Juni	06.	GP Aserbaidschan	Baku			Santiago de Chile
	13.	GP Kanada			Detroit	
	20.				Elkhart Lake	
	27.	GP Frankreich		Le Castellet		
Juli	04.	GP Österreich		Spielberg	Mid-Ohio	
	11.				Toronto	
	18.	GP England	Silverstone			
	25.					
August	01.	GP Ungarn		Budapest		
	08.				Nashville	
	15.				Indy GP	
	22.				Madison	
	29.	GP Belgien		Spa-Francorchamps		
September	05.	GP Niederlande		Zandvoort		
	12.	GP Italien	Monza		Portland	
	19.				Laguna Seca	
	26.	GP Russland	Sotschi		Long Beach	
Oktober	03.	GP Singapur				
	10.	GP Japan				
	17.					
	24.	GP USA		Austin		
	31.	GP Mexiko				
November	07.	GP Brasilien				
	14.					
	21.	GP Australien				
	28.					
Dezember	05.	GP Saudi-Arabien	Jeddah			
	12.	GP Abu Dhabi	Abu Dhabi			
	19.					
	26.					

2021

WEC	IMSA	DTM	WTCR	ADAC GT	NLS (VLN)	NASCAR	WRC
							Monte Carlo
	24h Daytona						
						Daytona 500	
						Daytona RC	
						Homestead	Arctic-Rallye
						Las Vegas	
						Phoenix	
	12h Sebring					Atlanta	
					Lauf 1	Bristol	
						Martinsville	
					Lauf 2	Richmond	
						Talladega	Kroatien
Spa-Francorchamps					Lauf 3	Kansas	
						Darlington	
	Mid-Ohio			Oschersleben		Dover	
						Austin	Portugal
						Charlotte	
			Nürburgring		24h Rennen	Sonoma	Sardinien
Portimão	Detroit			Spielberg		Fort Worth	
		Monza				Nashville	
	Watkins Glen		Vila Real		Lauf 4	Pocono	Kenia
	Mosport	Norisring				Elkhart Lake	
			Aragón	Zandvoort	Lauf 5+6	Atlanta	
Monza	Lime Rock					New Hampshire	Estland
		Lausitzring					
			Adria				Finnland
	Elkhart Lake	Zolder		Nürburgring		Watkins Glen	
						Indianapolis RC	Belgien
24h Le Mans		Nürburgring	Hungaroring			Michigan	
						Daytona	
		Spielberg				Darlington	
	Laguna Seca			Lausitzring	Lauf 7	Richmond	Griechenland
		Assen				Bristol	
Fuji	Long Beach				Lauf 8	Las Vegas	
		Hockenheimring		Sachsenring		Talladega	
	Virginia				Lauf 9	Charlotte	
			Inje (Südkorea)			Fort Worth	Spanien
				Hockenheim		Kansas	
						Martinsville	
			Ningbo (China)			Phoenix	
	Atlanta						Japan
Bahrain			Macao				



Red Bull gegen Mercedes: Das Formel-1-Duell gibt es künftig auch in der DTM

DTM

Das neue Gesicht

Mercedes dominierte den ersten Test der DTM unter GT3-Regularien. Zu viel sollte man da aber noch nicht reininterpretieren. Zum einen, weil schwierige Bedingungen herrschten. Zum anderen, weil noch viele Fragen offen sind.

Von: **Michael Bräutigam** und **Philipp Körner**

Die DTM ist tot – lang lebe die DTM! Mit einem zweitägigen Test in Hockenheim erwachte die Traditionsserie aus dem Winterschlaf. In den vergangenen Monaten hat die DTM dabei eine wahre Metamorphose hinter sich gebracht. Weg vom Werkssport mit reinrassigen Tourenwagen-Prototypen, stattdessen mehr oder weniger von den jeweiligen Kundensportabteilungen unterstützte Privatteams mit GT3-Autos.

Das neue Gesicht der DTM erkaltete am ersten Testtag angesichts eines Schneesturms, der dem munteren Test-Treiben ein verfrühtes Ende setzte. Dennoch ließen schon am ersten Tag 16 der 19 Fahrer eine Zeit notieren. Tagesschnellster war Maximilian Götz im HRT-Mercedes.

Alle Augen auf die BOP

Über Nacht verloren die turbobefeuerten BMW und Ferrari ein wenig Ladedruck. Eine erste vorsichtige Justierung der Balance of Performance, auf die beim ersten Auftritt natürlich alle Augen gerichtet waren. Zeitweise war geplant, dass man sogar alle Modelle komplett offen fahren lässt, um zu sehen, wo welches Auto steht. Weil aber auch beim Test der psychologische Faktor bei Herstellern und Fahrern mitspielt, entschied man sich doch für eine grobe Einstufung.

Die Zeiten beim ersten Test der GT3-DTM zeigten, dass die von AVL in Eigenregie entwickelte BOP eine sehr schnelle ist. Zwei Sekunden schneller war Lucas Auers Bestzeit als die Pole-Zeit beim letzten Auftritt des ADAC GT Masters, das ja ebenfalls mit GT3-Autos fährt. Anders als die SRO, über die der ADAC die BOP bezieht, setzt AVL auf virtuelle Modelle. Nun galt es, die Daten zu verifizieren. „Die DTM möchte die schnellste GT3-Serie der Welt werden“, sagte Technikchef Michael Resl in einer Presserunde. „Unsere BOP ist so ausgelegt, dass die Fahrzeuge so performant wie möglich sind.“

> „Die DTM möchte die schnellste GT3-Serie der Welt werden. Unsere BOP ist so ausgelegt, dass die Fahrzeuge so performant wie möglich sind.“
>
> DTM-Technikchef Michael Resl

Das bekamen auch die Fahrer zu spüren. Wer etwa den Mercedes aus dem GT Masters kannte, musste vor der Mercedes-Arena in den fünften Gang schalten, wo man zuvor im vierten Gang ankam. Grund ist ein 3 mm größerer Restriktor im Vergleich zur SRO-BOP. Bei Audi durfte man sogar ganz ohne Restriktor fahren. Neuling Sophia Flörsch fuhr den Gegentest mit Restriktor. Resultat: Alleine auf dem Vollgasstück zwischen Kurve 2 und der Spitzkehre betrug der Unterschied acht Zehntelsekunden!

Michelin noch zu konstant

Bei den schnelleren Rundenzeiten zählten noch weitere Faktoren. Zum einen sehr kalte Temperaturen, die per se für etwas mehr Motorleistung sorgten. Zum anderen die Michelin-Reifen, die den aus anderen Serien Pirelli gewohnten Fahrern auf Anhieb mehr Leistungsvermögen vermittelten. Bisher einziger Pferdefuß: Die für den Test nominierte Mischung S9M wurde unisono als zu langlebig eingestuft. „Wenn wir damit Rennen fahren, wird es sehr langweilig“, sagte etwa Audi-Pilot Kelvin van der Linde.

Die etwas weichere Mischung S8M, von der jedes Team einen Satz testweise zur Verfügung ge-



DTM

Test-Schnellster: Lucas Auer ließ kurz vor Ende die Bestzeit notieren



DTM

Reifen-Thema: Die Standardmischung zeigte sich beim Test zu konstant

stellt bekam, stieß da schon auf mehr Gegenliebe. Ein spürbarer Verschleiß, dazu rund eine halbe Sekunde schnellere Peak-Zeiten. Vermutlich wird eher diese Mischung zum Einsatz kommen. Mit den härteren Gummis droht das Szenario, dass das gesamte Feld geschlossen nach Runde 1 an die Box fährt und danach das ganze Rennen durchfährt.

Knackpunkt Reifenwechsel

Besagter Stopp ist ein Thema, über das in den rund zwei Monaten bis zum Saisonstart noch zu reden sein wird. Denn ohne Fahrerwechsel und Nachtanken entscheidet einzig der Räderwechsel über die Stopp-Zeiten. Hier tun sich zwischen den Herstellern Unterschiede auf, da sie auf verschiedene Zentralmuttern setzen. Manche müssen mit mehr Drehmoment angezogen und natürlich auch abgeschraubt werden. Selbst wenn alles glattgeht, entstehen Unterschiede von ein bis anderthalb Sekunden für den Wechsel – in der DTM eine kleine Ewigkeit.

Auch wie klar das in Hockenheim gesehene Bild ist, muss sich noch zeigen. HRT-Teamchef Hubert Haupt war sich ziemlich sicher, dass die Konkurrenz im Gegensatz zu Mercedes die Karten noch nicht auf den Tisch legte. So gab es am Ende eine Mercedes-Sechsfachführung, wobei die Top-3-Zeiten auf den weicheren Reifen gefahren wurden. Fest steht: Bis zum nächsten Test (4. bis 6. Mai, Lausitzring) wartet auf die Teams – aber auch die DTM-Macher – noch viel Arbeit. ■

ZEITEN DTM-TEST HOCKENHEIM (07./08.04.2021)

Pos.	Fahrer	Marke/Team	Zeit
1.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	1.36,153 min
2.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	1.36,173 min
3.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM	1.36,251 min
4.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	1.36,351 min
5.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	1.36,375 min
6.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/Getspeed	1.36,555 min
7.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt	1.36,670 min
8.	Maximilian Buhk (D)*	Mercedes/Mücke	1.36,780 min
9.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt	1.36,867 min
10.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/Red Bull AF Corse	1.36,897 min
11.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	1.36,945 min
12.	Alexander Albon (GB)	Ferrari/Alpha Tauri AF Corse	1.37,012 min
13.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	1.37,190 min
14.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/ROWE	1.37,264 min
15.	Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mücke	1.37,291 min
16.	Fabian Schiller (D)*	Mercedes/Getspeed	1.37,382 min
17.	Timo Glock (D)	BMW/ROWE	1.37,482 min
18.	Dev Gore (USA)	Audi/Rosberg	1.37,735 min
19.	Sophia Flörsch (D)	Audi/Abt	1.38,260 min

*kein eingeschriebener Fahrer

Zäsur mitgetragen: BMW und Audi waren die letzten beiden Class-1-Hersteller und sind jetzt wieder dabei

DTM

Befreiender Burnout: Nach geduldigem Rennen lässt Truex es richtig qualmen

MOTORSPORT IMAGES

Der Shorttrack-Spezi

Martin Truex Jr. (Toyota) holte sich in Martinsville seinen zweiten Saisonerfolg. Damit wird er zum ersten Wiederholungs-Sieger des Jahres.

Von: **Michael Bräutigam**

Manchmal muss einfach nur der Knoten aufgehen. Über Jahre lief Martin Truex Jr. seinem ersten Sieg auf einem Shorttrack hinterher. Und wohl nur sehr wenige Fahrer wurden Cup-Champion, bevor sie ihr erstes Rennen auf einem solchen Kurs gewonnen hatten. Bei Truex, dem Meister von 2017, war aber genau das der Fall. Erst im Frühjahr 2019 holte er sich in Richmond seinen ersten Sieg auf den Ovalen bis eine Meile Länge. Seitdem gilt er als wahrer Shorttrack-Spezialist.

„Big One" in Martinsville

In Martinsville brauchte der Mann aus New Jersey vor allem Geduld. Ryan Blaney (Ford) war nämlich als Sieger der ersten beiden Stages als Favorit ins finale Segment gegangen. Auch Denny Hamlin im zweiten Gibbs-Toyota war schnell unterwegs, beendete die Stages jeweils als Zweiter. Atlanta-Sieger Blaney wurde zum tragischen Helden, als er beim letzten Stopp unter Gelb einen Luftschlauch mitriss und beim Restart in Runde 459 von 500 zur Strafe ans Ende des Feldes zurückversetzt wurde. Am Ende reichte die Aufholjagd nurmehr für den elften Platz.

Während Penske-Teamkollege Joey Logano noch halbwegs unbeschadet durchkam, war auch Brad Keselowski als Dritter im Bunde einer der Pechvögel. Mit zu dem Zeitpunkt bereits ausgefallener Servolenkung wurde er Opfer einer Massenkollision. Diese war Folge eines Kontakts zwischen Kyle Busch (Toyota) und Chris Buescher (Ford), die die Strecke blockierten. Ein „Big One" auf einem Shorttrack ist nicht alltäglich. Das wegen Regen ohnehin von Samstag auf Sonntag verschobene Rennen musste sogar für gut 20 Minuten unterbrochen werden.

Truex am Ende stärker

Die Schlussphase war geprägt vom Kampf um den Sieg zwischen Truex und Hamlin. Letztgenannter hatte bei besagtem letzten Restart die schärfere Waffe und fuhr mit einem auf Short Runs sehr starken Auto zunächst unwiderstehlich davon. Doch 15 Runden vor Schluss hatte Hamlin den Stallgefährten wieder eingeholt und fuhr nach kurzem, intensivem Kampf um die Spitze ungefährdet zum Sieg.

Hamlin fiel mit abbauenden Reifen sogar noch hinter Chase Elliott (Chevrolet) zurück. Der amtierende Champion bleibt damit wie Hamlin 2021 sieglos. Hamlin aber hat in den bisherigen acht Rennen nur ein Ergebnis außerhalb der Top 5 eingefahren, weshalb er in der Gesamtwertung komfortabel führt.

„Wir hatten auf die ersten 20 Runden ein echt gutes Auto, aber dann ist es einfach irgendwie eingebrochen", bedauerte Hamlin. Der geduldige Truex freute sich nach dem zweiten Saisonerfolg mit einem spektakulären Burnout. „Unglaublich, dass wir hier wieder gewonnen haben, obwohl wir nicht das dominierende Auto hatten", jubelte der Sieger.

Truex hat allen Grund, auch fürs kommende Wochenende optimistisch zu sein. In Richmond, wieder ein Shorttrack, holte er in den letzten drei Rennen zwei Siege und einen zweiten Platz. ■

NASCAR CUP SERIES

Martinsville/Virginia (USA)
8. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	Christopher Bell (USA)	Toyota
8.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Kyle Busch (USA)	Toyota

Gesamtwertung
Stand nach 8 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	379 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	303
3.	Logano (Ford)	302
4.	Larson (Chevrolet)	280
5.	Blaney (Ford)	272
6.	Byron (Chevrolet)	270
7.	Elliott (Chevrolet)	260
8.	Harvick (Ford)	253
9.	Keselowski (Ford)	244
10.	Bell (Toyota)	217


NASCAR

Die dritte Martinsville-Uhr: Truex





Der neue Hyundai Elantra für den Angriff auf die WTCR-Krone

HYUNDAI

WTCR

Wie gut ist der Neue?

Hyundai hat nun endlich offiziell bestätigt, was seit Wochen ein schlecht gehütetes Geheimnis war: Der Elantra löst den i30 als Einsatzfahrzeug in der WTCR ab. Und auch die Teams stehen jetzt fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Der augenscheinlichste Unterschied gegenüber dem bisher eingesetzten TCR-Renner ist die Karosserieform: Der Elantra, der in einigen Ländern als „i30 Sedan" verkauft wird, ist eine Limousine. Im Vergleich zur bisher genutzten Steilheckvariante hat sie eine bessere Aerodynamik. Audi und Lynk & Co. setzen schon von Anfang an auf dieses Konzept.

Unter der Motorhaube findet sich viel Neues. Zwar ist der Rumpfmotor gleich geblieben, praktisch die gesamte Peripherie wurde jedoch geändert, sodass der Zweiliter-Turbo nun deutlich besser mit der einheitlichen Marelli-Motorsteuerung harmonieren sollte. Die beschnitt Hyundai im Vorjahr womöglich am stärksten von allen, wodurch für die Meister der Jahre 2018 und 2019 nicht mehr als ein Sieg möglich war. „Wir haben alles Mögliche dafür getan, dass unsere Kundenteams in diesem Jahr wieder um den Titel kämpfen können", sagt Hyundai-Motorsportchef Andrea Adamo.

Vernay folgt auf Catsburg

Die Namen und Zusammensetzungen besagter Teams sind nun ebenfalls fix. Wie im Vorjahr werden die Teams BRC und Engstler Motorsport die Hyundai-Farben vertreten. Jean-Karl Vernay, der nach seiner Verpflichtung bei Hyundai für die ETCR auch ein heißer Kandidat für die WTCR war, ist nun ebenfalls bestätigt. Er beerbt Nick Catsburg, der bei Engstler Motorsport eine Tourenwagen-Pause einlegt, und wird Teamkollege von Luca Engstler, der in seine zweite WTCR-Saison als Werksfahrer geht. Beim BRC-Team bleiben der 59-jährige(!) Gabriele Tarquini und Norbert Michelisz an Bord.

Insgesamt 15 Fahrer sind damit für die WTCR 2021 bestätigt. Hyundai, Lynk & Co. sowie Honda mit je vier Werksfahrern, Audi mit zweien sowie Tom Coronel als bisher einziger Privatfahrer. ■

NASCAR

Warten auf den 5. Mai

Am 5. Mai lassen die drei Hersteller die Katze aus dem Sack und präsentieren ihre Autos der nächsten Cup-Generation.

In Darlington fand vergangene Woche ein weiterer Test mit dem „Next Gen"-Auto statt. Tyler Reddick übertrieb es beim von Reifenausrüster Goodyear anberaumten Probelauf etwas und schabte sich bei einem 360-Grad-Dreher einen Teil der Außenhülle an der Mauer ab. Davon abgesehen war der Test offensichtlich ein voller Erfolg. Reddicks Statement besagt, es fühle sich immer noch nach Darlington an.

Die neuen Autos sind in vielerlei Hinsicht eine neue Generation. Waren die Sprünge zuletzt eher klein, gibt es diesmal eine wahre Zäsur: 18-Zoll-Leichtmetallräder mit Zentralverschluss statt 15-Zoll-Felgen mit Radmuttern. Einzelradaufhängung, sequenzielle Schaltung und vieles mehr. Trotzdem soll das Racing weitgehend gleich bleiben. Entsprechend gespannt sind die Fans auf das genannte Datum, wenn die neuen Cup-Autos für 2022 enthüllt werden sollen. ■ MBR



NASCAR

Einer der großen Unterschiede: 18-Zoll-Leichtmetallräder am „Next Gen"

Supercars

2022 mehr Starter?

Aktuell starten 24 Autos in der Supercars-Serie. Nun hat man zwei weitere Lizenzen fürs Jahr 2022 zur Vergabe gestellt.

Wie NASCAR befindet sich auch die australische Tourenwagen-Topserie im Umbruch. Im kommenden Jahr hält die „Gen3"-Fahrzeuggeneration Einzug, Holden verschwindet von der Bildfläche und wird von Chevrolet beerbt.

Um das Feld noch attraktiver zu machen, hat Supercars nun zwei weitere Starterlizenzen zur Vergabe bereitgestellt. Interessierte Teams können sich bis zum 23. April melden, bis Juni soll eine Entscheidung fallen. Wie zu hören ist, bewirbt sich auch Tickford um eine Lizenz, um wieder vier Autos einzusetzen.

Am kommenden Wochenende gastiert der Supercars-Tross zunächst in Tasmanien. In Symmons Plains sollte eigentlich bereits am vergangenen Wochenende gefahren werden, allerdings sorgten ein erneuter Corona-Ausbruch in Brisbane und neue Quarantäne-Vorschriften für eine Verschiebung des Events um eine Woche. ■ MBR



SUPERCARS

Expansion mit Gen3? Tickford bewirbt sich um eine vierte Starterlizenz



PRAMAC

Johann Zarco und die Pramac-Ducati in Katar: Zuerst Topspeed-Rekord, jetzt WM-Führung

PRAMAC

Als Johann Zarco vor zwei Jahren aus seinem KTM-Vertrag ausstieg, glaubten viele an das Ende seiner Karriere, jetzt führt er die MotoGP-WM an. Im MSa-Interview zeigt der 30-jährige Franzose die Hintergründe auf.

Von: **Imre Paulovits**

Wie waren Ihre beiden Rennen in Katar?

Im ersten Rennen war ich zunächst sehr glücklich, dass ich gleich beim Start drei Positionen gutmachen konnte und Dritter war. Als Peco an der Spitze davonzog, habe ich Jack so schnell es ging überholt. Peco war zwar schnell unterwegs, ich hatte hinter ihm aber alles gut unter Kontrolle. Als Viñales kam, habe ich gesehen, dass er sehr schnell war, er hat Peco auch gleich überholt. Ich fühlte mich gut und habe so gleich versucht, ihm zu folgen. Er hat aber die Pace erhöht, für fünf, sechs Runden war er sehr schnell. Da habe ich den Reifen zu viel zugemutet, deshalb wurden die letzten drei Runden etwas kompliziert. Ich musste die letzte Runde mit möglichst engen Linien schnell fahren, um Joan Mir hinter mir zu halten. Er hat mich zwei Kurven vor Schluss trotzdem überholt, aber dank unserer Motorleistung konnte ich ihn auf der Zielgeraden zurücküberholen.

Für das zweite Rennen haben wir im Vorfeld viel über das Reifenmanagement nachgedacht. Wir wussten, dass die Ducatis stark beginnen und zunächst das Rennen anführen würden. Da mein Teamkollege Jorge Martín geführt hat, habe ich eine langsamere Pace als in der Woche zuvor erwartet. Er ist ja schließlich ein Rookie, da habe ich gedacht, dass er vielleicht Stress bekommt. Aber war sogar noch schneller als Peco Bagnaia in der Woche zuvor! Nach der Hälfte der Renndistanz konnte er das Tempo weiter halten, Peco nicht. Ich war froh darum, denn ich habe mich hinter ihm sehr wohlgefühlt. Deshalb habe ich jedes Mal, wenn mich jemand überholt hat und vielleicht auch Jorge angegriffen hätte, so schnell wie möglich zurück überholt, was dank unserer Motorleistung auch immer möglich war. So war das für mich zunächst das perfekte Rennen. Ich konnte bis zum Schluss die

„Habe weniger Druck als die Werkspiloten“

Kontrolle behalten und Energie sparen. So konnte ich sogar an einen Sieg denken. Als Fabio vier Runden vor Schluss kam, fühlte ich mich noch immer gut, und meine Reifen waren nicht zu schlecht, um um den Sieg zu kämpfen. Aber als er Jorge überholt hat, hat er gleich eine Lücke aufgemacht. Ich wollte Jorge auch gleich überholen, aber er war zu schnell, deshalb war es nicht leicht, ihn zu überholen. Ich habe mein Bestes gegeben, den richtigen Platz dafür zu finden. Ich musste schließlich auch die anderen hinter uns halten, ich wusste, dass eine Menge Piloten gleich hinter mir waren. Ich wollte das Podest nicht verlieren, aber gleichzeitig wollte ich an Jorge vorbei. In Turn 15 ist mir das perfekt gelungen, und nach der Zielkurve konnte ich den zweiten Platz bis ins Ziel halten.

Sie sind nun WM-Leader …
Dass ich durch diese beiden zweiten Plätze die Meisterschaft anführe, ist perfekt. Ich habe es ehrlich gesagt nicht erwartet, als wir nach Katar kamen. Damals sind wir nur zu den Tests gereist und wollten eine gute und fokussierte Arbeit an der neuen Ducati abliefern. Jetzt führe ich die WM an. Aber ich denke, es gibt noch Dinge, an denen wir arbeiten müssen, um die Rennen noch besser kontrollieren zu können, sie bequemer anzugehen und während der Rennen mehr Optionen zu haben. Wenn ich mich noch weiter steigern kann und auf unterschiedlichen Strecken das wirkliche Potenzial der Ducati nutzen kann, dann könnte ich auch woanders stark sein.

Wie kann Ihnen Ihr Team dabei helfen?
Ich bin mit meinem Team sehr zufrieden, das macht mich glücklich und schafft Ausgeglichenheit. Der Mensch muss glücklich sein, wenn er es zu Höchstleistungen bringen will. Das Leben ist ein ständiges Auf und Ab, so hat man dieses Gefühl nicht immer. Derzeit läuft es sehr gut, und das Team hilft mir, wo es nur kann. Wir können eine Kaffeepause haben und uns vergnügen, aber sobald es an die Arbeit geht, sind sie mit voller Kraft dabei, dass ich hinterher gut fahren kann. Auch Ducati gibt uns maximale Unterstützung und das bestmögliche Motorrad. Dieses italienische Arbeitsgefühl und dass ich Italienisch sprechen kann, gibt mir ein integres Gefühl. Wenn alles beisammen ist, ist unser Ziel, ganz oben zu sein, so wie wir es jetzt sind. Dieses wollen wir nun aufrechterhalten.

> „Wir haben mit Fabio die Hymne so lauthals mitgesungen, weil es phänomenal ist, was wir zusammen für den französischen Motorsport tun.“
>
> Johann Zarco

Wie konnten Sie mit der Pramac-Ducati zweimal das Werksteam schlagen?
Wir haben bei Pramac das gleiche Motorrad wie das Werksteam. Wir haben vielleicht weniger Druck als die Werksfahrer. Das hilft uns manchmal, dieses mentale Extra freizugeben, wie Jorge Martín bei seiner Pole-Position oder wir auch zusammen im Rennen. Man kann nicht sagen, dass am zweiten Katar-Wochenende irgendjemand ein schlechtes Rennen hatte, die ersten zehn waren innerhalb von nur etwas mehr als fünf Sekunden. Da können Kleinigkeiten den Unterschied machen.

Gibt Ihnen die Situation eine Genugtuung für die Zeit vor zwei Jahren?
Was vor zwei Jahren passiert ist, war ein Teil meines Lebens. Ich habe damals eine Entscheidung getroffen. Und ich bin jetzt glücklich, dass ich wieder an der Spitze zurück bin. In den ersten beiden Rennen dieses Jahres hatte ich eine Menge Spaß. Es ist nicht so, dass ich jetzt über eine Genugtuung oder eine Wiederauferstehung nachdenke. Ich lebe einfach den Moment, und den habe ich jetzt bei Pramac und bei Ducati. Was ich vor zwei Jahren entschieden habe, war damals, und ich bin jetzt glücklich. Ich kann nicht sagen, ob ich die richtige Entscheidung getroffen habe oder nicht. Ich habe sie getroffen und bin danach meinen Weg gegangen. Dank Ducati bin ich jetzt da, wo ich bin.

Wie weit hat Sie die Leistung Ihres Rookie-Teamkollegen Jorge Martín überrascht?
Mich hat erst einmal seine Pole-Position überrascht. Er ist seine schnellste Runde alleine gefahren, und sie war unglaublich. Das hat ihm viel Vertrauen für das Rennen gegeben. Wenn man einen Rookie mit solcher Leistung sieht, ist man zunächst überrascht. Aber ich denke, auch Fabio Quartararo und ich haben als Rookies gute Rennen gezeigt. Weil Jorge mein Teamkollege ist, war ich auch sehr froh für ihn. Ich bin nicht nervös geworden, dass mein Teamkollege schneller ist als ich oder dass er das Rennen anführt. Ich bin ruhig geblieben, und ich war sehr glücklich, dass er diese Pace so lange fahren konnte, denn es war auch ein Vorteil für mich. Das, was er da gezeigt hat, konnte er nicht aus Erfahrung machen, denn es war erst sein zweites MotoGP-Rennen, er hat es aus dem bloßen Gefühl heraus gemacht. Das war schon beeindruckend.

Wie war es für Sie, mit Ihrem Landsmann Fabio Quartararo um den Sieg zu kämpfen?
Wir hatten uns darüber unterhalten, was passieren könnte, wenn wir in der letzten Kurve den Sieg untereinander ausmachen müssten. Da habe ich gesagt, dass ich danach noch Zeit habe, weil die Gerade noch kommt. Das ist dann aber doch nicht passiert, weil Fabio einen zu großen Vorsprung hatte. Aber dass Fabio Erster und ich Zweiter wurde, macht mich sehr glücklich. Deshalb haben wir die Hymne auf den Podest auch so lauthals mitgesungen, denn es ist phänomenal, was wir zusammen für den französischen Motorsport tun können. Wir müssen es genießen, und wir genießen es sehr. Das ist vielleicht der beste Moment meiner Karriere, aber auf alle Fälle ein ganz besonderer.

Was bedeutet es Ihnen, Pierre Monneret und Jacques Collot übertroffen zu haben, mit denen in Reims 1954 letztmalig zwei Franzosen auf dem Podest standen?
Ich beschäftige mich sehr gerne mit Motorrad-Historie. Die 1950er-Jahre sind schon sehr lange her, aber der Name Monneret ist in Frankreich noch immer bekannt. Sein Sohn hat lange beim Fernsehen gearbeitet und den Leuten Motorradthemen nähergebracht, er macht in Südfrankreich noch immer Fahrerlehrgänge. Monneret ist eine Legende. Und da ist es eine Ehre, dass wir es jetzt noch besser gemacht haben. Unser Doppelsieg ist perfekt für die Geschichte. ■



Johann Zarco

Geburtstag: 16. Juli 1990
Geburtsort: Cannes (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2009: 125GP, Aprilia (20.)
2010: 125GP, Aprilia (11.)
2011: 125GP, Derbi (2.)
2012: Moto2, Motobi (10.)
2013: Moto2, Suter (9.)
2014: Moto2, Caterham (6.)
2015: Moto2. Kalex (1.)
2016: Moto2, Kalex (1.)
2017: MotoGP, Yamaha (6.)
2018: MotoGP, Yamaha (6.)
2019: MotoGP, KTM/Honda (18.)
2020: MotoGP, Ducati (13.)
2021: MotoGP, Ducati (zurzeit 1.)

Hobbys
Minibikes, Klavier spielen

MotoGP-Feld beim Doha-Grand-Prix: Noch nie waren die ersten 15 der Königsklasse so dicht beieinander

MOTOGP

Enger als je zuvor

Der Doha-Grand-Prix lieferte den knappsten Zieleinlauf der MotoGP-Geschichte. Doch wie sehen die Kräfteverhältnisse in der Königsklasse wirklich aus? Und was ist von der restlichen Saison zu erwarten?

Von: **Imre Paulovits**

Was lässt sich von einem Saisonbeginn ableiten, der über einen Monat auf einer einzigen Rennstrecke abgehalten wurde? Schaut man sich die Verbesserungen an, lassen sich gewisse Schlüsse ziehen.

Probleme beseitigt

Ducati hatte letztes Jahr zu Beginn der Saison das Problem, dass ihre Werksfahrer mit dem neuen, an der Seite besser haftenden Hinterreifen nicht mehr weich in die Kurven hineindriften und so das auf extremes Stop-and-Go ausgelegte Fahrwerk und die Motorleistung nicht voll nutzen konnten. Andrea Dovizioso lag beim letzten Katar-Test 2020 0,5 Sekunden hinter der Bestzeit. Jack Miller kam besser zurecht und verlor nur 0,25 Sekunden. Dieses Jahr hatte Miller am letzten Testtag in Losail sogar die Nase vorn. Über die zwei Rennwochenenden konnten dann alle Werks- und Pramac-Piloten an der Spitze mithalten. Doha war zwar schon immer eine Strecke, auf der Ducati seine Power ausspielen konnte, aber dass nun alle ihrer Fahrer vorne mitmischen konnten, zeigt, dass sich das Paket klar verbessert hat und die Probleme beseitigt wurden. Wenn die Ducatis auch in Portimão konkurrenzfähig sind, kann man davon ausgehen, dass sie die ganze Saison über vorne mit dabei sein werden.

Yamaha ist auch letztes Jahr stark in die Saison gestartet, bekam dann aber Probleme auf einigen Strecken. Da sich die Grip-Verhältnisse in Katar ständig änderten und sie trotzdem immer vorn waren, sollten auch bei ihnen viele Probleme aus dem Vorjahr gelöst sein. Ihre Reifen hatten zum Rennende die meisten Reserven, womit ein weiteres Problem behoben zu sein scheint. Und die Ventile, die 2020 zu den Motorschäden geführt haben, werden nicht mehr verwendet. Suzuki war sehr stark, ihr Problem im Qualifying ist aber geblieben.

Wo steht KTM?

KTM hat 2020 als Sieger beendet, da lagen die Erwartungen hoch. Aber die Österreicher erreichten bei den Tests noch nicht einmal ihre Zeiten aus dem Vorjahr. Zum einen fehlte der letzte Testtag, an dem die neuen Teile zu einem Paket zusammengefügt werden konnten. Zum anderen hatten nun sie ein Problem mit den Reifen. „Unseren bevorzugten Vorderreifen aus dem Vorjahr gibt es leider nicht mehr“, bestätigt Renndirektor Pit Beirer. „Es war die mittlere Mischung, die wurde durch eine asymmetrische ersetzt. Michelin hat eine Seite weicher gemacht, damit, wenn auf dieser Seite lange keine Kurven folgen, sie sich nicht abkühlt. Es dauert aber halt, bis sich die Fahrer an das neue Gefühl gewöhnen. Brad Binder war im zweiten Rennen vom 18. Startplatz weniger als fünf Sekunden hinter dem Sieger im Ziel. Aber in Katar sind alle Rekorde gebrochen worden. Das zweite Rennen war um 13 Sekunden schneller als 2019 – der Sieger von damals hätte noch nicht mal gepunktet. Auch in Portimão, wo wir zuletzt gewonnen haben, müssen wir uns deshalb verbessern, wenn wir wieder vorne sein wollen. Aber ich bin zuversichtlich, dass wir das können.“

Auch Honda kämpfte in Katar mit ähnlichen Problemen wie KTM. Den letzten Honda-Sieg, der nicht von Marc Márquez stammt, holte Cal Crutchlow 2018 bei wechselnden Bedingungen in Argentinien. Wenn ihre Nummer 1 zurück und wieder fit ist, wird sich erst zeigen, wo die RC 213 V wirklich steht. Und dann ist da noch Aprilia: Aleix Espargaró war näher am Sieger dran als je zuvor eine Aprilia. Ob er das auch woanders kann? ■



POLARITY PHOTO

Brad Binder: Probleme mit Fahrwerk und Reifen an zwei Wochenenden abgearbeitet



Marc Márquez: Freut sich wie seine Fans auf die Rückkehr

REPSOL

Márquez fährt!

Das Warten der Fans hat ein Ende: Marc Márquez hat von seinen Ärzten grünes Licht bekommen und versucht neun Monate nach seinem fatalen Sturz, am Wochenende in Portimão sein Comeback zu geben.

Von: **Imre Paulovits**

Nun ist es offiziell. Das Honda-Werksteam sandte am Samstagmorgen eine kurze und knappe Mitteilung aus, in der bestätigt wurde, dass die Ärzte Samuel Antuña, Ignacio Roger de Oña, De Miguel, Ibarzabal und García Villanueva bei der Untersuchung des rechten Oberarms von Marc Márquez vier Monate nach der Operation wegen eines entzündeten Falschgelenks zu der Erkenntnis gekommen sind, dass ein sehr zufriedenstellender Befund vorliegt und die Knochenfestigkeit stabil genug ist, um Márquez mit überschaubarem Risiko wieder am Wettkampf teilnehmen zu lassen.

Nach Erkenntnis erfahrener Traumatologen dauert es in der Regel sechs bis acht Monate, bis sich das Gewebe aus dem Beckenknochen so zum Oberarmknochen umstrukturiert hat, dass es die volle Scherkraft aufnehmen kann. So ist die Rückkehr des achtfachen Weltmeisters noch immer nicht ohne Risiko, zumal die Strecke von Portimão physisch anspruchsvoll ist. Die Sozialen Netzwerke überschlugen sich mit der Meldung. Und bei der Willenskraft des 28-jährigen Spaniers kann man davon ausgehen, dass er sehr bald das von ihm gewohnte Feuerwerk zünden wird. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Am Montag bis Mittwoch (nach Redaktionsschluss) dieser Woche testet Andrea Dovizioso die Aprilia RS-GP in Jerez. Der 15-fache MotoGP-Sieger soll dabei entscheiden, ob er seine Karriere mit dem MotoGP-Bike aus Noale weiterführt. Einiges spricht dafür: Zum einen ist die RS-GP über den Winter stark verbessert worden und zeigte sich in der Hand von Aleix Espargaró zumindest in Katar ausgesprochen konkurrenzfähig. Sollte Dovizioso der MotoGP zu lange fernbleiben, droht ihm zum anderen bei der Menge an Talenten, die derzeit in der Moto2 heranreifen, dass er keinen Hersteller findet, der seine Dienste wünscht. Aprilia ihrerseits wollen nächstes Jahr ganz als eigenes Hersteller-Team an der WM teilnehmen, haben neben Espargaró aber keinen wirklich schlagkräftigen Fahrer. Lorenzo Savadori blieb in Katar punktelos und blieb hinter den Erwartungen. So wäre eine Einigung zwischen Aprilia und Dovizioso für beide Seiten von Vorteil.

MOTORRAD-WM

Letzte Woche schauten sich Carlos Ezpeleta, Franco Uncini und Loris Capirossi die Bauarbeiten am Mandalika Street Circuit Indonesien an. Das Asphaltband ist fast komplett fertig, das Fahrerlager wurde begonnen.

Vorschau GP Portugal

ZEITPLAN

GP von Portugal/Portimão (alle Zeitangaben in MESZ)

Zeit	Klasse	Session
Freitag, 16. April 2021		
10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
14.15–14.55	Moto3	2. freies Training
15.10–15.55	MotoGP	2. freies Training
16.10–16.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 17. April 2021		
10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.35–13.50	Moto3	Qualifying 1
14.00–14.15	Moto3	Qualifying 2
14.30–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.10–16.25	Moto2	Qualifying 1
16.35–16.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 18. April 2021		
10.00–10.20	Moto3	Warm-up
10.30–10.50	MotoGP	Warm-up
11.00–11.20	Moto2	Warm-up
12.20	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.
15.30	Moto2	Rennen, 23 Rdn.

STATISTIK

GP von Portugal/Portimão

Sieger 2020
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM

Pole-Position 2020
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM, 1.48,051 (= 152,9 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,592 (= 161,1 km/h)
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.38,892 (= 167,1 km/h)

Schnellste Runde 2020
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM, 1.47,858 (= 151,3 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,504 (= 161,2 km/h)
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.39,855 (= 165,5 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM, 1.47,858 (= 151,3 km/h) (2020)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.42,504 (= 161,2 km/h) (2020)
MotoGP: Miguel Oliveira (P), KTM, 1.39,855 (= 165,5 km/h) (2020)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 21	40
2.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	36
3.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	36
4.	Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	26
5.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	23
6.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	22
7.	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP 21	17
8.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	15
9.	Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	14
13.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	7

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	50
2.	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	40
3.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	27
4.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	26
5.	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	22
6.	Celestino Vietti (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	13
7.	Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	12
8.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	11
14.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	8
21.	Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	1

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	45
2.	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	36
3.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	32
4.	Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	26
5.	Izan Guevara (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	19
6.	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM	18
7.	Gabriel Rodrigo (RA)	Indonesian Gresini Moto3	Honda	14
8.	Sergio Garcia (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	13
12.	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	11
17.	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	3

Jonas Folger in Barcelona: Die neue BMW M 1000 RR macht Fortschritte – so wie alle

Immer schneller

MGM

Die Konkurrenz in der Superbike-WM hat Fahrt aufgenommen. Die Leistungsdichte wird immer höher, und trotz strenger technischer Einschränkungen ist der Fortschritt unaufhaltbar. Für 2021 kommen viele neue Ideen.

Von: **Imre Paulovits**

Der Kampf um die Superbike-WM-Krone wird härter. Mit der neuen BMW M 1000 RR und der komplett überarbeiteten Version der Kawasaki ZX-10RR steigen in diesem Jahr zwei neue Motorräder in den Ring. Für die bewährten Ducati Panigale V4 R und Yamaha YZF-R1 sind genauso viele neue Teile gekommen wie für die im Vorjahr neu vorgestellte Honda CBR 1000 RR-R.

Alles neu bei BMW

Die neue BMW hat nicht nur einen neuen Motor bekommen, auch ihr Fahrwerk wurde durch Erfahrungswerte aus dem Superbike-WM-Einsatz verbessert, und sie hat aerodynamische Anpresshilfen an der Verkleidung und der Sitzbank bekommen. An der Rennversion fiel die massive Schwinge ins Auge. „Die hat sich bei beiden Werksfahrern genauso bewährt wie bei Jonas Folger, sie war sowohl in Jerez als auch in Barcelona ein Schritt nach vorn“, verrät BMW-Rennleiter Marc Bongers. „Es war ohnehin gut, dass sich alle Fahrer sehr ähnlich über die einzelnen Teile und Richtungen geäußert haben.“

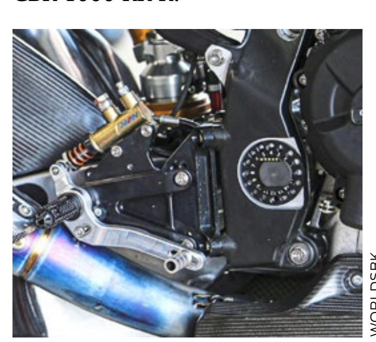
Ebenfalls auffällig war eine Skalenscheibe an der Schwingenaufnahme. „Im Reglement ist klar beschrieben, welchen Einstellbereich der Schwingendrehpunkt haben darf, wenn es das Basis-Fahrzeug zulässt“, erklärt Bongers. „Die Konstruktion erlaubt extrem schnelles Wechseln der Teile. Wir haben einen Radius, den kann man millimeterweise nach vorn und hinten und nach oben und unten einstellen. Da haben wir gedacht, dass es gut aussieht, wenn wir es blau machen. Und wir haben die Skalen-Scheibe zum Einstellen.“



Superbikes haben heute trotz vieler Einschränkungen im Reglement mehr Leistung als die erste Generation der MotoGP-Prototypen.

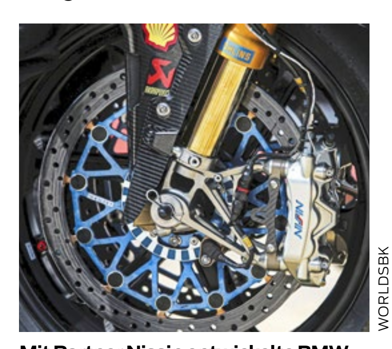
BMW arbeitet in der Superbike-WM mit Nissin zusammen, und genau wie Brembo haben die Japaner für dieses Jahr eine neue Zange für die Superbikes gebracht. „Wir haben uns beim Superbike-WM-Projekt für Nissin entschieden, weil wir einen Partner für die Zusammenarbeit gesucht haben, der unsere Anforderungen umsetzt“, so Bongers. „Die Serien-Bremse der M 1000 RR ist auch eine Nissin-Anlage, die durch die Superbike-Zusammenarbeit für die Serie entstanden ist. Die Themen, die wir nun für die neue Rennanlage bearbeitet haben, sind Stabilität des Systems und Bremsperformance.“

Mit dem neuen Motor ist Bongers zufrieden: „Wir haben mit ihm die Lücke zur Leistung der Konkurrenz ein ganzes Stück weit schließen können, und bei seiner Abstimmung sind wir erst am Anfang.“ BMW hat noch ein umfangreiches Programm vor sich, bis die Saison beginnt. „Wir werden am 4./5. Mai noch einmal in Aragón testen und wahrschein-



WORLDSBK

Feineinstellung: BMW kann den Schwingendrehpunkt variieren



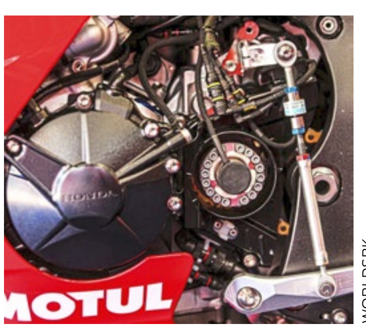
WORLDSBK

Mit Partner Nissin entwickelte BMW eine neue Superbike-WM-Bremszange



WORLDSBK

Ducati: Wieder neue Einarm-Schwinge für die Panigale V4 R



WORLDSBK

Honda: Drehmomentsensor wie beim MotoGP-Motorrad

lich an einem noch zu bestimmenden Ort vor dem Saisonauftakt“, so Bongers. „Wir werden auf alle Fälle noch Testtage für die spätere Saison aufheben, da wir auch noch weitere Updates bekommen werden. Auch wollen wir für Strecken, auf denen wir noch nicht gefahren sind, noch ein paar Tage aufheben.“

Mehrere Wege bei Ducati

Ducati hat über den Winter ein neues Rahmenheck gebaut, das die Sitzbankverkleidung weiter nach hinten rücken lässt, und einen Massedämpfer eingebaut. Die Roten waren die Ersten, die die neuen Brembo-Bremszangen mit Kühlrippen probiert hatten, in Barcelona hatten sie auch Honda, Kawasaki und Yamaha. Auffällig waren an den Ducatis neue Schwingen, dazu hatten neben dem Werksteam, die mit Akrapovic zusammenarbeiten, Barni eine neue Auspuffanlage von SC Project und Motocorsa eine von Termignoni. Während Barni im Vorjahr mit Showa zusammengearbeitet hat, fährt Rabat nun mit Öhlins.

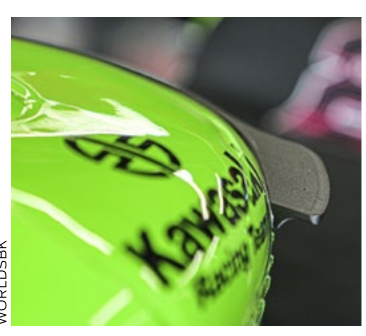
Honda hat für das zweite Jahr mit der CBR 1000 RR-R eine ganze Menge neuer Teile angefertigt, die das Team in Barcelona ausgewertet hat. Am auffälligsten war ein Drehmomentsensor am Getriebeausgang, wie er an der MotoGP-Honda schon seit Jahren auch im Rennen verwendet wird. Dazu hatten Haslam und Bautista neue Schwingen, Sitzbank-Variationen und neue Auspuffanlagen von Akrapovic dabei. „Es war letztes Jahr wegen der Corona-Situation für das Werk nicht leicht, neue Teile zu bringen“, so der neue Teamchef Leon Camier. „Nun haben sie über den Winter eine Menge neuer Sachen angefertigt, und wir haben das Gefühl, dass alles in die Richtung geht, wie es die Fahrer haben wollten. Es ist noch ein junges Projekt, und HRC muss dabei auch lernen, wie in der Superbike-WM gearbeitet wird. Ich erwarte einen großen Sprung bei der Entwicklung in diesem Jahr. Wir sollten regelmäßig um Podestplätze und auf einigen Strecken um Siege mitkämpfen können.“

Kawasaki hat mit der neuen ZX-10RR bereits früh begonnen zu testen. In Barcelona war auch Alex Lowes wieder dabei, der sich im Winter beim Motocross an der Schulter verletzt hatte. Lowes arbeitete an einem Aufsatz am Tank, der ihm hilft, mehr Gewicht mit den Beinen abzustützen. Neben den schräg nach oben verlaufenden Schächten in der Verkleidungsnase, die Abtrieb bringen, hat Kawasaki auch Schächte in der Sitzbankverkleidung, die nachweislich Topspeed gebracht haben. Dazu probierte man in Barcelona neue Hinterradschwingen und aufgeschweißte Verstärkungen an der Schwingenaufnahme.

Yamaha hat über den Winter neue Aufsätze an der Verkleidung für effektivere aerodynamik angefertigt, dazu wurden die Motoren überarbeitet. Sowohl das Werksteam als auch das GTR-Team probierten die Teile.

Mehr Leistung

Wie sich die Rundenzeiten verbessert haben, kann wegen der umgebauten Turn 10 nicht genau bestimmt werden, aber die Motorräder sind ein ganzes Stück schneller geworden. Letzten September wurde Álvaro Bautista auf der Zielgeraden mit 321,4 km/h gemessen, diesmal schaffte er genau wie Michael van der Mark mit der neuen BMW 329,5 km/h. Die Höchstgeschwindigkeiten der schnellsten zehn lagen über Bautistas letztjährigem Wert. Und wie schnell die Superbikes trotz so vieler Serien-Teile wie noch nie geworden sind, zeigt der Vergleich mit dem letzten Jahr der MotoGP mit der 990er Formel: 2006 war die Fünfzylinder-Honda RC 211 V von Casey Stoner im Rennen mit 327,8 km/h Schnellste – damals ohne jegliche technische Einschränkungen. ■



WORLDSBK

Kawasaki: Für Alex Lowes eine Knieabstützung wie einst bei Jorge Lorenzo



WORLDSBK

Yamaha: Leitlippe an dem Schacht für aerodynamischen Abtrieb



TEN KATE RACING

Supersport-WM

Aegerter auch in Aragón schnell

Der Höhenflug von Dominique Aegerter auf der Ten-Kate-Yamaha geht weiter: Auch beim Aragón-Test war der Schweizer Schnellster.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich wollten Dominique Aegerter und das Ten Kate Yamaha-Team nach dem Test in Barcelona, den der 30-jährige Schweizer als Schnellster beendete, auf der Strecke von Navarro, wo vom 20. bis zum 22. August eine Superbike-WM-Runde stattfinden soll, trainieren. Doch der Trainingstag wurde Corona-bedingt abgesagt. Aber die Holländer und ihr Schweizer Pilot fanden auf dem Motorland Aragón eine Ausweichmöglichkeit. Sie fuhren dort zwei Tage. Und auch diesen Test, bei dem eine ganze Reihe Supersport-WM-Piloten dabei waren, beendete der Rohrbacher als Schnellster. Seine Zeit von 1.53,865 war allerdings noch 0,8 Sekunden langsamer als die Pole-Position-Zeit von Andrea Locatelli im letzten September.

„Dass wir unser Programm für die vergangene Woche ein wenig ändern mussten, war zunächst schade“, so Aegerter. „Den Circuito de Navarra kenne ich noch nicht, und im August wird dort ein Supersport WM-Lauf stattfinden. Aber wir waren dafür in Aragón umso fleißiger. Am ersten Tag waren die Bedingungen wegen starkem Wind nicht optimal. Trotzdem haben wir unser Programm durchgezogen und dabei einige interessante Sachen hinsichtlich der Fahrwerksabstimmung und Motorbremse herausgefunden.“

Mit diesen Informationen wurde es am zweiten Testtag besser. „Am Mittwoch ließ der Wind nach, und bei viel Sonnenschein erlaubten die Streckentemperaturen ein ordentliches Arbeiten. Mein Team hat das Motorrad ein weiteres Stück vorangebracht. Ich habe mich sehr wohlgefühlt und in jeder Runde versucht, ans Limit zu pushen“, berichtete Aegerter. „Zum ersten Mal haben wir auch eine Rennsimulation gemacht. Im Vergleich zu den Aragón-Rennen der vergangenen Jahre war meine Pace sehr stark. Ich denke, unsere Konstanz wird unsere Stärke sein, während wir für eine schnelle Runde noch etwas zulegen müssen. Dafür müssen wir noch das Grip-Level mit frischen Reifen besser verstehen. Insgesamt betrachtet, war es wieder ein erfolgreicher Test, auch wenn nicht viele Supersport-Teams und Fahrer dabei waren und so der direkte Vergleich fehlte. Alles in allem sind wir aber voll im Plan, um in die Rennsaison zu starten. In zwei Wochen ist noch ein eintägiger Test in Assen geplant.“

Davor steht aber noch ein anderer Termin: Von Montag bis Mittwoch dieser Woche (nach Redaktionsschluss) fährt Aegerter beim zweiten offiziellen Test der MotoE in Jerez. ■



Ein Herz und eine Seele: August Hobl und seine Frau Hannelore sind seit 1953 zusammen

HOBL

Der Meister der Säge

August Hobl war einer der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer der Nachkriegszeit. Er kämpfte mit DKWs „Singender Säge" um internationalen Lorbeer und wurde mit ihr 1956 Vizeweltmeister bei den 350ern. Am Dienstag dieser Woche feierte er seinen 90. Geburtstag.

Von: **Imre Paulovits**

Seine Karriere war kurz, aber umso erfolgreicher. Nur fünf Jahre, nachdem August Hobl sein erstes Rennen gefahren war, wurde er Vizeweltmeister bei den 350ern. Und als sich sein Arbeitgeber DKW danach vom Motorsport zurückzog, hängte auch er seinen Helm an den Nagel.

DKW aus dem sächsischen Zschopau hatte sich seit den 1920er Jahren dem Zweitakt-Prinzip verschrieben. Ihre Ladepumpen-Zweitakter waren die stärksten Motorräder der Vorkriegszeit in den mittleren Hubraumklassen. Nach dem Krieg zog die Firma ins bayerische Ingolstadt. Der Ex-Rennfahrer Erich Wolf baute einen Dreizylinder-Motor mit Schnürle-Umkehrspülung, verwendete bei diesem erstmals einen Resonanz-Auspuff und schaffte es so, den Zweitakter auch ohne die nach dem Krieg verbotene Aufladung konkurrenzfähig zu machen. Die DKW RM 350 ging bei den Fans wegen ihres damals ungewöhnlichen Klangs als die „Singende Säge" in die Geschichte ein, und es war August Hobl, der mit ihr national und international die größten Erfolge feierte.

Ingolstädter aus Frankfurt

Obwohl August Hobl in Frankfurt am Main geboren wurde, verbrachte er nur die ersten Monate seines Lebens dort, die restlichen 90 Jahre in Ingolstadt. Sein Vater stammte von dort, nahm aber während der Zeit der großen Depression kurzfristig eine Anstellung bei den Frankfurter Adler-Werken an. Doch als Hobl drei Monate alt war, zog die Familie wieder zurück nach Bayern.

> „Wir hatten mit drei Freunden ein Rennmotorrad gebaut, und weil ich der kleinste und leichteste war, haben sie entschieden, dass ich es fahre."
>
> August Hobl

Hobl verbrachte seine Schulzeit im Krieg, während sein Vater an der Front war. „Ich konnte die Schule dann wegen des Kriegsendes nicht zu Ende machen und habe eine Lehre begonnen", erinnert sich Hobl. „Es war damals sehr schwierig, eine Lehrstelle zu bekommen. Aber bei einem Bekannten in der Nähe von Ingolstadt, der wie mein Vater schwerst kriegsbehindert war, habe ich eine bekommen. Weil er selbst nicht mehr fahren konnte, durfte ich mit 16 Jahren den Führerschein für große Motorräder machen, denn ich musste statt ihm das Transportfahrzeug der Firma, eine 500er Vorkriegs-DKW mit Seitenwagen, fahren. Da hat mich auch ständig die Polizei angehalten, weil es ihnen suspekt vorkam, was dieser kleine Kerl auf dem großen Motorrad macht."

Als Hobl mit seiner Lehre fertig war, verstarb sein Vater. Weil er noch nicht volljährig war, bekam er einen Vormund und der brachte ihn bei Auto Union unter. „Im September 1949 ist die Auto Union GmbH gegründet worden, ich bin am 15. November 1949 in die Firma eingetreten", erinnert sich Hobl. „Damals wurde die Motorradproduktion gerade aufgebaut, ich war beim Aufbau des Fließbands beschäftigt. Als die Produktion losging, wurden die ersten Motorräder immer Probe gefahren, um zu sehen, ob alles in Ordnung ist. Da ich den Führerschein und Erfahrung mit dem

großen Motorrad hatte, wurde ich zu den Leuten geholt, die die Kontrollfahrten gemacht haben."

Später wurde Hobl in die Versuchsabteilung befördert. Dort arbeitete er an Motoren, am Prüfstand und an Fahrwerken, er bekam einen soliden Einblick in die Motorradtechnik. Dazu schickte man ihn als den Jüngsten der Versuchsabteilung zu Zuverlässigkeitsfahrten. Gleichzeitig baute er mit seinen Freunden, unter ihnen Gotthard Weber, der Sohn des ehemaligen DKW-Chefkonstrukteurs Hermann Weber, eine 125er zu einem Renngerät um. Als der Donauring 1951 eröffnet wurde, sollte es eingesetzt werden. Und weil Hobl der kleinste und leichteste war, fiel die Wahl auf ihn als Fahrer: „Bei dem ersten Rennen kam ich zwar nicht ins Ziel, weil die Zündung ausgefallen ist. Aber die nächsten Rennen der Ausweisklasse konnte ich alle gewinnen, sodass ich für 1952 bereits eine Lizenz bekam."

Schneller Aufstieg

Damals hatte DKW bereits eine Rennabteilung, und die Vorkriegshelden Ewald Kluge und Sigi Wünsche hatten ihre Arbeit als Werksfahrer wieder aufgenommen. „DKW hatte eine Tradition, junge Fahrer zu unterstützen und aufzubauen, und so wurde auch ich gefördert", erklärt August Hobl. „So habe ich zunächst leihweise eine 125er Rennmaschine bekommen. Dann ist Ewald Kluge am Nürburgring schwer verunglückt und musste seine Karriere beenden. Und als auch Rudi Felgenheier von einer Verletzung nicht zurückkommen konnte, hat man mich auf die 250er und 350er gesetzt."

DKW verlagerte das Augenmerk auf die 350er. Und obwohl Hobl eigentlich zu klein für dieses Motorrad war, überflügelte er mit ihm seine Kollegen. 1955 wurde er Deutscher Meister bei den 350ern und schlug sich auch in der Weltmeisterschaft gegen die übermächtigen Moto Guzzis von Bill Lomas und Dickie Dale prächtig. Auf dem Nürburgring musste sich Lomas richtig anstrengen, um vor dem Deutschen auf der DKW zu bestehen. Auch in Spa wurde Hobl Zweiter hinter dem Weltmeister. So schloss er das Jahr als WM-Dritter ab: „Es hieß eigentlich, dass sich DKW aus dem Rennsport zurückzieht, und ich hatte mich bereits für die Meisterprüfung angemeldet. Dann wurde aber durch die Erfolge und den Druck der Händler noch ein Jahr angehängt."

Hobl hatte in Eigenarbeit in der Versuchsabteilung aus dem liegenden Zylinder des 350er-Dreizylinders eine 125er gebaut. Und nachdem er damit auf dem Sachsenring und beim Eilenriederennen gewinnen konnte, wurde daraus für 1956 eine richtige Werksmaschine. Er fuhr sie in Assen aufs Podest und beendete die WM als Siebter. Bei den 350ern lief es noch besser: Hobl wurde Dritter in Assen und Zweiter in Spa und auf der Solitude. So wurde er Vizeweltmeister hinter Bill Lomas und vor der zweiten Moto Guzzi von Dickie Dale und der MV Agusta von John Surtees.

Rückzug in die Firma

Doch dann kam der DKW-Rückzug. „Ich hatte schon vorher gesagt, dass ich nicht als Privatfahrer weitermachen und mich blamieren wollte", stellt Hobl klar. „Ich habe meine Meisterprüfung gemacht, konnte bei der Firma bleiben und bin in den Vertrieb. Danach war ich mit DKW und dann mit Audi im technischen Kundendienst tätig. Dann bin ich wieder in die technische Entwicklung, in den Motorenbau und bin von dort 1992 in den Ruhestand gegangen."

Aber nicht, ohne dabei zu helfen, die Audi-Tradition mit aufzubauen und mit den alten Rennzweitaktern bis in die 2000er Jahre hinein bei Oldtimer-Events mitzufahren. „Es ist schade, dass es wegen Corona derzeit keine Oldtimer-Veranstaltungen gibt, die fehlen mir", gibt August Hobl zu.

Wir wünschen uns alle, dass sich bald etwas daran ändert, und diesem außergewöhnlichen Jubilar wünschen wir gute Gesundheit und noch viele Jahre, an denen er sich an solchen Veranstaltungen erfreuen kann. ■

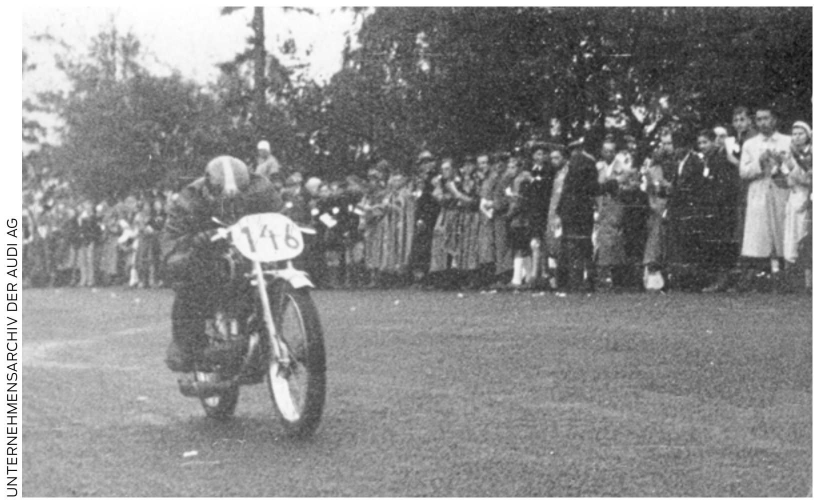


August Hobl

Geburtstag: 13. April 1931
Geburtsort: Frankfurt/Main
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
1953: 250 ccm, DKW (8.)
350 ccm, DKW (11.)
1955: 125 ccm, DKW (9.)
350 ccm, DKW (3.)
1956: 125 ccm, DKW (7.)
350 ccm, DKW (2.)

Hobbys
Oldtimer-Veranstaltungen



UNTERNEHMENSARCHIV DER AUDI AG

Der Anfang: August Hobl auf selbst gebauter 125er auf dem Donauring 1951



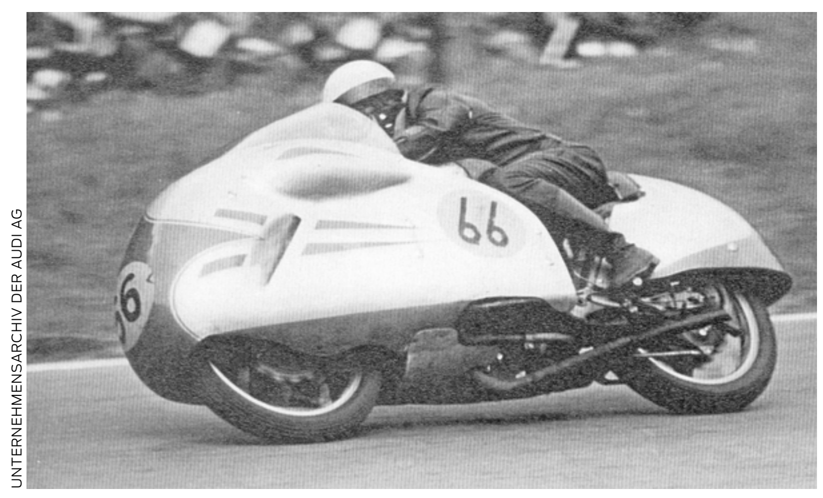
UNTERNEHMENSARCHIV DER AUDI AG

Zwei große Helden: August Hobl und NSU-Werksfahrer Werner Haas (v. l.)



UNTERNEHMENSARCHIV DER AUDI AG

Vom Vorgänger geehrt: Ewald Kluge (r.) gratuliert Hobl zum DM-Titel 1955



UNTERNEHMENSARCHIV DER AUDI AG

Der Höhepunkt: Hobl auf der DKW RM 350 beim GP auf der Solitude 1956



Standortbestimmung

Der IDM-Start 2021 naht mit Riesenschritten und soll am ersten Mai-Wochenende auf dem Lausitzring stattfinden. Trotz der angespannten Situation aufgrund der Corona-Pandemie sind die Klassen voll. Vor allem in der IDM Superbike 1000 geben sich die Top-Fahrer die Klinke in die Hand.

Von: **Anke Wieczorek**

Die Vorzeichen standen nicht besonders gut. Nur vier Veranstaltungen in der vergangenen Saison. Einige Fahrer beklagten Sponsorenverluste. Kein Wunder: COVID-19 hatte alle fest im Griff. Der Lockdown legte Geschäftsinhaber lahm und das nötige Kleingeld wurde in den Fortbestand des eigenen Hab und Guts investiert. IDM-Serienmanager Normann Broy fiel dem Virus schon im Spätherbst zum Opfer und bekam auch dessen Symptome zu spüren. Aber das Gute ist: Nichts konnte die IDM einbremsen. Ganz im Gegenteil. „Trotz der momentanen Situation haben wir volle Starterfelder“, sagt der 36-Jährige, der vor seiner fünften IDM-Saison steht.

Vier Marken, zehn Länder

Die höchste deutsche Straßenrennsport-Serie im Motorradrennsport ist aufgeblüht. Das kann sich die Motor Presse Stuttgart seit der Übernahme als Veranstalter und Promoter mit gutem Gewissen auf die Fahnen schreiben. Dass es das hausinterne Motorrad action team, das die IDM letztlich vor Ort durchführt, dabei nicht allen Teilnehmern recht machen kann, liegt in der Natur der Sache selbst. Was zählt ist aber der sichtbare Erfolg und das insgesamt zunehmende Fahrerinteresse. Die vor fünf Jahren in den letzten Zuckungen liegende Serie ist wiederbelebt. Heute gilt sie als ein Topseller in Europa mit extrem hohem sportlichen Level.

! Trotz Corona-Krise schreiben sich immer mehr Fahrer in die IDM ein. Top-Leute aus ganz Europa sind am Start, und auch die 300er-Klasse wird immer beliebter.

In der Königsklasse IDM Superbike 1000 ist das deutlich spürbar. Fahrer aus zehn Ländern haben sich eingeschrieben. Florian Alt (Deutschland, BMW), Ilya Mikhalchik (Ukraine), Valentin Debise (Frankreich, Kawasaki), Alessandro Polita (Italien, Honda), Pepijn Bijsterbosch (Niederlande, BMW), Dominic Schmitter (Schweiz, Yamaha), Bastien Mackels (Belgien, Yamaha), Jan Mohr (Österreich, BMW), Vladimir Leonov (Russland) und Kamil Krzemien (Polen, BMW) gelten als die heißesten Punkteanwärter aus ihren Ländern. Das sind die Jungs, die es zu schlagen gilt.

Vladimir Leonov ist ein ganz frisch eingetroffener Exportschlager. Der 33-jährige Superbiker aus Moskau steht erst seit zwei Tagen auf der Einsatzliste. Im vergangenen Jahr war der Russe auf einer BMW auf Schnupperkurs gewesen, nun greift er im Hertrampf MO Yamaha Racing Team an. Der ehemalige Grand-Prix- und Superbike-WM-Fahrer hat noch einen weiteren Auftrag, als sich in den Titelkampf einzumischen. Er soll zugleich dem 18-jährigen Team-Nachwuchsfahrer Max Schmidt auf die Sprünge helfen. Der Superbike-Rookie wurde im vergangenen Jahr Zweiter im Pro Superstock Cup. Teamchef Denis Hertrampf frohlockt, sich zwei derartige Kaliber an Land gezogen zu haben. Schmidt, so meint er, sei mit ei-

ner riesigen Portion Talent gesegnet.

Das German Endurance Racing Team (GERT56) klingt zwar immer noch schwer nach Langstrecken-Weltmeisterschaft, hat sich aber zugunsten der IDM Superbike 1000 von dort verabschiedet. Lucy Glöckner, die als einzige Frau in der Königsklasse an den Start geht, ist mit dem Team schon länger verbandelt. Sie bestritt mit der Truppe einige Superstock-Rennen in der FIM Endurance-WM. Größter Erfolg: Der Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans zusammen mit Stefan Kerschbaumer und Toni Finsterbusch. „Steff" ist jetzt zwar nicht mehr dabei, aber dafür Finsterbusch. Und aus viel Verbundenheit, Sportsgeist und Nächstenliebe hat auch Julian Puffe nach einer Odyssee einen BMW-Fahrerplatz bei GERT56 erhalten und wird einige Rennen bestreiten können.

Von der Langstrecken-WM hat es auch Valentin Debise in die IDM Superbike 1000 gezogen. Der 29-jährige Franzose vom Team Kawasaki Weber-Motos Racing geht nicht nur in der Superbike-Klasse an den Start, sondern er hat sich auf Kawasaki auch gleich noch für die IDM Supersport 600 angemeldet und will die Serie rocken. Er war beim letztjährigen Hockenheim-Finale als Vertretung für seinen Landsmann Erwan Nigon am Start, holte auf Anhieb einen dritten Platz und damit das beste Saisonergebnis für die Grünen. Damit war der Deal schon zur Hälfte im Kasten.

WM-Teams zieht's in die IDM

Wie hoch die IDM mittlerweile gehandelt wird, zeigt auch der Einstieg des renommierten Kiefer Racing Teams. Nach Grand Prix, Moto2-EM ist Superbike 1000 angesagt. Aus der Kiefer-Ecke ist mit viel technischem Input zu rechnen. Luca Grünwald, der als Meister der IDM Supersport 600 angedockt hat, und Kollege Björn Stuppi werden auf der BMW S 1000 RR davon hoffentlich profitieren. Teamchef Jochen Kiefer geht gedanklich sogar schon einen Schritt weiter und überlegt, sein Team spätestens 2022 auf eine breitere Basis in weiteren Klassen auszubauen.

Die großen Teams wie Bonovo Action by MGM Racing (Marc Moser), EGS-alpha-Van-Zon-BMW (Ilya Mikhalchik), Wilbers-BMW Racing (Florian Alt), Hess Racing (Dominic Schmitter) oder Holzhauer Racing Promotion (Alex Polita) waren schon testen und sparen keine Mühe auf dem Weg in Richtung Titel.

Auch die Wogen um die Einführung des Einheitssprits in der IDM Superbike 1000 haben sich inzwischen geglättet. Ab 2021 ist die Verwendung des Premium-Rennbenzins von ETS Racing Fuels Pflicht. Im Gegenzug wird das IDM-Organisationsteam dank des neuen Partners das Renngeschehen bei fast allen Veranstaltungen mit einer Livestream-Übertragung ins heimische Wohnzimmer senden können.

Die klar von Yamaha geprägte IDM Supersport 600 bekommt frischen Wind durch eine holländische Armada, angeführt von Rick Dunnik, Colin Velthuizen und Melvin van der Vaart. Die große Frage heißt aber: Zieht „Spider" Martin Vugrinec aus Kroatien diesmal den Titel in sein Netz? Der zum Leidwesen von Yamaha in grasgrüner Montur auf einem grasgrünen Motorrad hockende 22-Jährige gilt als großer Favorit. Vor allem ist er bei den bisherigen Trainingsfahrten nicht gestürzt und hat auch den Regen überstanden. Fortschritte vermelden aber auch Patrick Hobelsberger, ganz abgesehen vom neuen Dream-Team bestehend aus Max Enderlein und Jan-Ole Jähnig. Bei den wirklich Grünen auf Kawasaki zählen die Holländer auf Ex-Europameister Rob Hartog und Glenn van Straalen.

Eine neue Regelung erwartet die Superstock-600-Abteilung. Momentaner Stand ist, dass sie aufgrund mangelnder Teilnehmer als DMSB-Pokal und somit als Cup-Klasse ausgetragen werden soll. Fakt ist, Meister Paul Fröde wird seinen Titel auf jeden Fall verteidigen, vermutlich auch 2021 wieder als einziger Honda-Fahrer in der Hubraumklasse. Nach dem Titelgewinn von 2020 spekulierte Fröde zunächst mit dem Aufstieg in die IDM Superbike 1000 und auf die Suzuki GSX-R 1000, die sein Kumpel Marco Fetz bei Suzuki Laux fuhr. Aber mit dem Rückzug des Importeurs aus der Meisterschaft hatte sich die Sache erledigt. Aufgrund der Corona-Situation haben Fröde und seine kleine Mannschaft beschlossen, erst einmal kostengünstig weiterzumachen und ein Superstock-Jahr dranzuhängen.

Nur Sidecar-600-Wertung

Auffällig in der Nachwuchsklasse IDM Supersport 300 ist, dass vier ungarische Fahrer eingeschrieben sind. Moto Klub Grading und das Hungarian Racing Engineering Team haben die IDM als Bühne für sich entdeckt. Dort herrscht „Full House"; und schon jetzt ist abzusehen, dass die Entscheidungen wieder in der letzten Kurve vor der Ziellinie fallen.

Auch die Sidecars bleiben Bestandteil der IDM und sind in Most, Schleiz, Assen, am Red Bull Ring und in Hockenheim an Bord. Zusätzlich werden im Rahmen des Sidecar-Festivals in Oschersleben Meisterschaftsläufe austragen. Die 600er-Gespanne haben sich endgültig durchgesetzt. Die aussterbenden Saurier mit 1000-ccm-Motoren bleiben trotzdem uneingeschränkt startberechtigt. Weil aber abzusehen ist, dass sich weniger als die geforderten sechs Teams fest einschreiben werden, gibt es keine eigene Wertung mehr. ■



EISELE

Alessandro Polita: Der einzige Honda-Fahrer im großen Superbike-Feld



EISELE

Valentin Debise: 2021 schon Doppelsieger in Französischer Meisterschaft



KNMV

Supersport 300: Vor allem niederländische WM-Teams kommen in die IDM

Superbike-WM

Gleich weitertesten

Auch diese Woche sind viele Superbike-Teams mit ihrem Testprogramm beschäftigt. Ducati und Yamaha teilen sich im Motorland Aragón die Strecke.

Von: **Imre Paulovits**

Der Montag begann in Aragón ganz untypisch für Spanien, die Temperaturen waren am Morgen erst einmal so niedrig, dass die Fahrer erst warteten, bis sie auf die Strecke gingen. Aber dann legten sie mit vollem Einsatz los. Scott Redding, der nach seinem zweiten WM-Rang im Vorjahr Weltmeister Jonathan Rea ernsthaft herausfordern will, fuhr trotz der kalten Temperaturen 1.50,995. Das war nur eine halbe Sekunde langsamer als seine schnellste Runde am Rennwochenende Ende August und zeigt, wie sehr sich der Brite und Ducati seither gesteigert haben.

Michael Ruben Rinaldi lag mit der zweiten Aruba-Ducati eine knappe halbe Sekunde zurück, Chaz Davies lebt sich bei GoEleven-Ducati immer besser ein und kam gleich dahinter, obwohl er es bei dem Wetter bei ganzen 17 Runden der Vormittags-Session beließ. Tito Rabat verlor auch nur noch 0,9 Sekunden auf Redding und beginnt, sich an das Ducati-Superbike zu gewöhnen.

Kohta Nozane tut sich hingegen schwer. Der japanische MotoGP-Testpilot, dem Yamaha gegenüber vielen guten Kandidaten aus Europa den Vorzug gab, verlor bei seiner ersten Sichtung im Motorland Aragón fast vier Sekunden auf die Bestzeit.

Die Fahrer fuhren nach Redaktionsschluss noch bis Dienstagnachmittag weiter. ■



WORLDSBK

Scott Redding: Bei kühlen Temperaturen Schnellster am Montagvormittag

MotoE

Aegerter schlägt zu

Dominique Aegerter ist in der Form seines Lebens. Nach der schnellsten Zeit mit dem Supersport-Bike begann er auch die MotoE-Tests als Schnellster.

Von: **Imre Paulovits**

Das viele Fahren tut Dominique Aegerter richtig gut. Am Montagmorgen war die Strecke von Jerez nach dem nächtlichen Regen an einigen Stellen noch feucht, das Überholen schwierig, und der Schweizer blieb in seinen schnellen Runden immer wieder an einem langsameren Konkurrenten hängen. So wurde er Zweiter hinter Jordi Torres.

Aber als am Mittag die Strecke zur zweiten Session trocken war, fackelte er nicht lange und fuhr überragende Bestzeit. Er war dabei nicht weniger als 0,7 Sekunden schneller als MotoE-Cupsieger Torres. „Domi ist in der Form seines Lebens", freute sich Teamchef Jürgen Lingg. „Man merkt einfach, dass er jetzt ständig fährt und zwei unterschiedliche Bikes ständig ans Limit bringt. Wir haben noch leicht die Balance geändert, weil Jerez nach den vielen MotoGP-Testfahrten richtig viel Grip hat." Die Tests gehen noch bis Mittwochnachmittag, Aegerter will bis dahin alles an dem Motorrad so haben, dass er beim Auftakt am 2. Mai in Jerez gleich angreifen kann. ■



RIVERO

Dominique Aegerter: Montagmittag um 0,7 Sekunden schneller als der Rest

NACHRICHTEN

MOTO2
In Portimão wird Miquel Pons die zweite MV Agusta neben Lorenzo Baldassarri fahren. Der verletzte Simone Corsi wurde in Doha von Tommaso Marcon, dem Junior-Fahrer des Teams, ersetzt, aber nachdem Marcon vor der Abreise positiv auf Corona getestet wurde, übernimmt nun Pons das Motorrad.

SUPERBIKE-WM
Toprak Razgatlioglu verbringt seine Zeit seit dem positiven Corona-Test, der sich während des Barcelona-Tests gezeigt hatte, in Isolation in der Wohnung eines spanischen Freundes. Der Yamaha-Werksfahrer ist symptomfrei, und er hatte auf einen negativen Test vor dem Aragón-Test gehofft. Weil er aber weiter positiv war, übernahm Testpilot Niccolò Canepa im Motorland das Motorrad.

SUPERBIKE-WM
Peter Krummenacher feiert am nächsten Sonntag, den 18. April seinen 60. Geburtstag. Der Vater von Supersport-Weltmeister Randy Krummenacher war selbst Rennfahrer, und obwohl klein von Wuchs, fuhr er große Motorräder: Superbikes in der Schweizer Meisterschaft und der Europameisterschaft, und noch schwerere Motorräder in der Endurance-WM. Als Post-Angestellter hatte er den Spitznamen „Schnellster Postbote der Schweiz" weg. Von früher Kindheit an unterstützte er die Karriere seines Sohnes und kam bis vor der Corona-Pandemie oft auch zu den Rennen.

BREITENSPORT
Eine Woche vor dem IDM-Auftakt wollten auch die Piloten der Moto Trophy ihre Saison auf dem Infield des Lausitzrings beginnen. Die steigenden Inzidenzzahlen und die Erlasse der Behörden mit dem zu erwartenden Lockdown machen allerdings eine solide Planung unmöglich, und so wurde der Termin abgesagt.



Schon seit Ostern driften die Speedwaymotorräder wieder – nur in Polen

QUASCHNING

Eine Saison mit ??

Motocross- und Speedway-GP sollten eigentlich jetzt schon auf Volldampf laufen. Doch derzeit ist nicht einmal sicher, ob die Saisonstarts im Mai bzw. im Juni möglich sind.

Von: **Thomas Schiffner**

Ein zweites Covid-Jahr bezeichnet David Luongo, CEO des Motocross-WM-Promoters Infront Moto Racing, als „ein Desaster". Der Italiener denkt dabei an Triple-Grands-Prix auf wenigen Strecken ohne Zuschauer wie 2020. So weit ist es noch nicht, doch die Pandemie-Situation in Europa und weltweit lässt Schlimmes befürchten. Am 31.03. veröffentlichte Infront eine dritte oder vierte Kalender-Version für 2021.

Dass der Saisonstart am 13. Juni nun ausgerechnet in Orlyonok, also in Russland, sein soll, ist fatal: Die Welt-Anti-Doping-Agentur WADA verbietet Weltmeisterschaften auf russischem Boden bis einschließlich 31.12.2022, da Russland des systematischen Staatsdopings überführt wurde. Besser sind die Chancen auf den neu im Kalender stehenden britischen GP in Matterley Basin am 27.06., denn Premierminister Boris Johnson hat den Sport ab Mitte Mai, auch mit Zuschauern, wieder freigegeben.

Teutschenthal im Oktober

China, der zweite Russland-GP in St. Petersburg und Saint Jean d'Angely sind raus aus dem Kalender. Die drei Rennen in Italien (neu ist Riola Sardo auf Sardinien am 19. September) sollten machbar sein. Da Teutschenthal frühzeitig auf den 3. Oktober verschoben wurde, besteht berechtigte Hoffnung, dass der Deutschland-GP nach zwei Jahren wieder stattfindet, da die Bevölkerung bis zum Herbst durchgeimpft sein sollte. Die Saison soll mit den Rennen 17 bis 19 in Übersee enden – das Finale kommt aber erst am 5. Dezember auf der Ferien-Trauminsel Bali.

Nicht weniger fragil ist der aktualisierte Speedway-GP-Kalender. Nach der ersatzlosen Streichung von Italien sind maximal zehn Rennen geplant. Teterow soll am Pfingstsamstag den Anfang machen. Der MC Bergring entscheidet am kommenden Samstag über die Durchführbarkeit, doch die neue Gesetzgebung („Notbremse") gibt wenig Anlass zu Hoffnung.

GP Nummer 3 (19. Juni) ist von Promoter BSI Speedway noch nicht benannt, und am 28. August haben auch die Drifter mit Togliatti einen eigentlich sportrechtlich verbotenen Russland-GP im Kalender. Gut möglich, dass deutlich mehr als die derzeit geplanten drei GP-Rennen in Polen ausgetragen werden.

Polen ist seit Ostern das Land, in dem sich die Speedway-Räder wieder drehen. Die höchste Ekstraliga und die 1. Liga nahmen ihren Betrieb auf – zunächst ohne Zuschauer. Der Start der 2. Liga wurde bereits zum zweiten Mal verschoben, jetzt auf den 3. Mai. Für die zwei deutschen der sieben Teams in der Liga gut: Die „Wölfe" Wittstock haben für den ganzen April keine behördliche Genehmigung . Und auch die Landshut „Devils" dürften – wenn überhaupt – derzeit nur ohne Zuschauer fahren. Änderungen jederzeit möglich. ■

MXGP-Saisonbeginn am 13. Juni in Russland – mit Fragezeichen

SZABADFI

SPEEDWAY-WM 2021



22.05.	Teterow*	(D)
05.06.	Prag	(CZ)
19.06.	N.N.	
17.07.	Cardiff	(GB)
31.07.	Wroclaw	(PL)
07.08.	Warschau	(PL)
14.08.	Malilla	(S)
28.08.	Togliatti	(RUS)
11.09.	Vojens	(DK)
02.10.	Torun	(PL)

* nicht bestätigt

NACHRICHTEN

KEVIN BENAVIDES WECHSELT ZU KTM

Der bisherige Honda-Werksfahrer Kevin Benavides, der mit dem Gewinn der Dakar-Rally im Januar in Saudi-Arabien seinen größten Triumph feiern konnte, hat einen Vertrag für das KTM-Werksteam mit sofortiger Wirkung unterschrieben. Der 32-jährige Argentinier wird die Cross-Country-WM, beginnend im Juni in Kasachstan, und die Dakar 2022 mit der 450 Rally für Orange bestreiten. Zur Vertragslaufzeit machte KTM keine Angabe. Mit der Verpflichtung des Dakar-Titelverteidigers setzt KTM alles daran, nach zwei Honda-Siegen (Ricky Brabec 2020, Benavides 2021) die wichtigste Cross-Country-Rally der Welt wieder zu gewinnen.

ERSTER SAISONSIEG FÜR WELTMEISTER GAJSER

Nun hat auch Weltmeister Tim Gajser (HRC Honda) sein erstes Motocross-Rennen in 2021 absolviert. Der Slowene startete beim Auftakt zur italienischen „Just1 Prestige-Motocross Meisterschaft" im schlammigen Maggiora. Gajser gewann trotz Konkurrenz des Belgiers Jeremy van Horebeek und des Italieners Alessandro Lupino auf der Strecke, wo am 4. Juli ein MXGP-WM-Lauf ausgetragen werden soll, haushoch überlegen beide Läufe der MX1-Kategorie.

SPEEDWAY TEAM CUP VERSCHOBEN

Wegen der weiterhin hohen Inzidenzzahlen haben mehrere der sieben Vereine, die 2021 an der einzigen deutschen Liga, dem Speedway Team Cup, (STC) teilnehmen, ihre Renntermine nach hinten verschoben. Neuer Starttermin soll nun der 3. Juni in Olching sein.

03.06.	**Olching**
19.06.	**Brokstedt**
10.07.	**Stralsund**
22.08.	**Diedenbergen**
28.08.	**Berghaupten**
10.09.	**Cloppenburg**
12.09.	**Güstrow**

FELD ENTERTAINMENT

Aus der Traum?

Beim Auftakt zum Triple-WM-Lauf in Atlanta entschied Topfavorit Eli Tomac (Kawasaki) das Finale für sich. Die Podiumsplätze gingen an Chase Sexton und Cooper Webb, dem damit eine Vorentscheidung im Titelkampf gelang. Ken Roczen enttäuschte als Neunter auf der ganzen Linie und muss nun um Rang 2 in der Supercross-WM bangen.

Von: **Frank Quatember**

Das erste Rennen im Infield des „Atlanta Motor Speedway" war etwas Besonderes. Die enorm abwechslungsreiche Strecke war mehr als doppelt so lang wie die üblichen Layouts der Supercross-WM, Rundenzeiten um 1:40 Minuten in der Spitze waren die Norm. Der spätere Sieger Eli Tomac bemerkte richtig: „Das waren heute zwei Strecken auf einmal!" Es gab außerdem kaum enge Kurven, dafür jeweils ausgedehnte Sand- und Waschbrett-Sektionen. Nachteilig machte sich beim Rennen an frischer Luft allerdings heftiger Regen bemerkbar, der dafür sorgte, dass die Trainings- und Qualifikationsläufe auf das Nötigste reduziert werden mussten.

Als es Zeit war für die beiden Vorläufe der Topklasse, hatte Petrus aber genug getan, bei ordentlichen Streckenbedingungen bekamen die gut verteilten Fans auf den Rängen Supercross pur zu sehen.

Im ersten Lauf führte zunächst Marvin Musquin das Feld in Kurve 1, stürzte aber umgehend und überließ Justin Barcia auf der GasGas die Spitze. Am Hinterrad lauerte bereits der Titelverteidiger und fünfmalige Daytona-Champ Eli Tomac, der aber sichtlich noch Probleme mit der für alle neuen Strecke hatte. Tomac fiel zurück auf Platz 4, und auch der führende Barcia patzte an einem kleineren Sprung und stürzte spektakulär im Rodeo-Style. Mittlerweile hatte Kawasakis Eli Tomac Freundschaft mit der Strecke geschlossen, übernahm energisch die Spitze und holte sich den Laufsieg vor Joey Savatgy und dem starken zweiten Honda-Werkspiloten Chase Sexton.

„El Hombre" mit Speed

Heat Nummer 2 sah zunächst einen spannenden Kampf zwischen dem Yamaha-Duo Aaron Plessinger/Dylan Ferrandis sowie dem hoch motivierten Jason Anderson auf der 450er-Husqvarna. Anderson hatte bereits im Trainingslauf unglaublichen Speed gezeigt. Kein Wunder also, dass „El Hombre" in der extrem kurzen Rennzeit es schaffte, an Ferrandis und Plessinger vorbeizugehen und den Laufsieg zu kassieren. Vierter im Ziel wurde der deutsche Superstar Ken Roczen und erreichte damit das Minimalziel, einen guten Platz am finalen Startgatter.

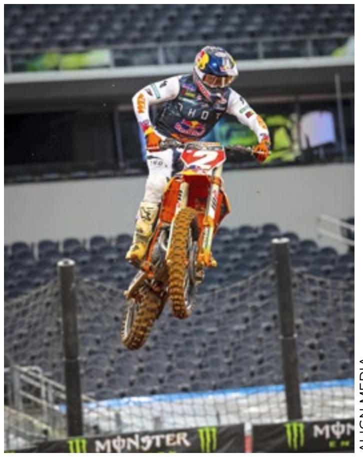
Zum allgemeinen Erstaunen beschloss die AMA kurzfristig eine Kürzung der beiden Finalläufe auf 13 bzw. 18 Minuten, obwohl sich die Strecke in einem hervorragenden Zustand befand. Auf das anstehende 450er-Finale hatte die Entscheidung allerdings keinen großen Einfluss.

Als nun bei Kaiserwetter das Gatter fiel, wurde es schnell turbulent. Die Spitze übernahm Plessinger vor Webb und Sexton, während Mitfavoriten wie Ferrandis, Anderson und Barcia nach Stürzen das Feld von hinten



HRC

Statt Roczen auf dem Podium: Honda-Mann Chase Sexton



ALIGN MEDIA

Platz 3 reichte KTM: Cooper Webb

aufrollen mussten. Und leider galt das auch für Ken Roczen, der schlecht aus dem Gatter kam und bereits auf der Startgeraden zwei Motorradlängen Rückstand hatte. Ausgangs der Startkurve legte sich dann auch noch Justin Barcia direkt vor dem Thüringer flach, ein Albtraum für Roczen. Zwar schob sich der Honda-Pilot rasch als Neunter in die Top 10, doch damit war für Kenny Endstation in diesem Finale.

Währenddessen konnte der Yamaha-Pilot Aaron Plessinger seinen Vorsprung auf den Serienleader Webb kontinuierlich ausbauen, und vielleicht dachte der langhaarige Paddock-Komiker auch schon über seine Dankesrede nach. Dazu kam es aber nicht, denn Plessinger unterlief in einer unscheinbaren Sektion ein winziger Fehler, der zum Sturz führte und seinen Siegtraum jäh beendete. „Ich hab den Sieg weggeworfen", trauerte Plessinger um seine Chance. „Nach dem Crash war mein Rhythmus weg."

Meister der Langstrecke

Noch schlimmer und vor allem sehr schmerzhaft traf es den Engländer Max Anstie, dem nach Superstart im Kampf um Platz 6 der allseits bekannte Vince Friese ins Hinterrad fuhr.

Die Führung hatte nach Rennhälfte nun Chase Sexton inne, der problemlos Cooper Webb passiert hatte. Praktisch ohne Gegenwehr des KTM-Stars, der klar auf Sicherheit fuhr und kurz darauf auch den anstürmenden Tomac kampflos vorbeiließ.

Der Mann aus den Bergen Colorados hatte nun Blut geleckt und witterte seinen dritten Saisonsieg. Innerhalb von nur zwei Runden war Tomac am Hinterrad des Honda-Rookies, und der wurde verständlicherweise nervös. „Am Ende sah ich Eli aus den Augenwinkeln immer näher kommen, das machte mich schon nervös, vor allem im Waschbrett", schilderte Sexton die Vorentscheidung. „Trotzdem war ich schnell, aber er drehte wirklich auf und machte Druck auf mich. So kam es zu dem Fehler mit einem überrundeten Fahrer, und als Eli mich exakt am Zielsprung überholte, hatte ich irgendwie auf dem Schirm, dass das Rennen zu Ende sei."

Gott sei Dank erkannte Sexton seinen Irrtum und fuhr Rang 2 sicher nach Hause. Tomac erwies sich mit dem hart erkämpften Tagessieg nach Daytona erneut als Meister der SX-Langstrecke.

„Durch die verkürzten Rennen war nicht viel Zeit, sich an diese ultralange Strecke zu gewöhnen. Aber da musste ja jeder durch. Ich hatte eigentlich nicht gedacht, Plessinger noch zu holen. Doch als er stürzte, gab mir das noch mal zusätzlich Hoffnung. Je länger das Rennen dauerte, umso mehr Spuren konnte ich finden, auch im Waschbrett. Was den Titelkampf angeht, es kann noch alles passieren. Alles, was ich tun muss, ist gewinnen."

Ferrandis: „Es war Krieg"

Der Drittplatzierte Cooper Webb übte zwar politisch korrekt Selbstkritik, konnte aber das Grinsen kaum verbergen. „Um ehrlich zu sein, war das kein gutes Rennen von mir, ich habe viele Fehler gemacht. Dabei war meine Ausgangsposition im Finale super, schade. Aber trotzdem war mein Podiumsplatz für die Gesamtwertung ein gutes Ergebnis."

Zum Erzfeind Roczen meinte der KTM-Star vielsagend: „Als ich sah, dass Ken weit zurück war, war ich schon erleichtert. Jetzt hoffe ich darauf, mit Eli und Chase in den kommenden Rennen mithalten zu können."

Vor dem Finale wurde Husky-Pilot Jason Anderson als ganz heißer Sieganwärter gehandelt. Es kam anders, der SX-Champion von 2018 hatte bereits in der Startkurve Pech und brach seinen Schalthebel ab. Aber Anderson ließ das kalt, er kämpfte bis zur Ziellinie wie ein Löwe und konnte tatsächlich noch Vierter werden. Ein ähnliches Schicksal hatte der Franzose Dylan Ferrandis, der unglücklich ebenfalls in Kurve 1 stürzte und das Feld vom letzten Platz aufrollen musste. „Das war Krieg", beschrieb Ferrandis nach Rennschluss seine unglaubliche Aufholjagd bis auf Rang 5, bei der er sogar Ken Roczen humorlos passierte. „Ich habe bis zur letzten Runde alles gegeben und ein paar richtig starke Jungs überholt. Ein gutes Gefühl, trotz Armpump! Wir haben einiges am Motorrad geändert und meine Yamaha war heute viel besser als beim letzten Rennen. Das war heute ein großer Schritt in die richtige Richtung, ich bin sehr glücklich!"

Der Sachse Dominique Thury erlebte in Atlanta in der 250er-Westcoast-Serie Licht und Schatten. Er erreichte sicher das Finale, startete dort super in den Top 10. Nach einem Fehler verlor der Chemnitzer seinen Rhythmus und belegte Rang 17. ■



HRC

Ken Roczen: Pech gehabt, Titelchance weg?



FELD ENTERTAINMENT

Die Triumphatoren: Cooper Webb, Eli Tomac, Chase Sexton (v. l.)



HUSQVARNA

Kampf im Mittelfeld: #21 Jason Anderson (4.), #27 Malcolm Stewart (11.)

SUPERCROSS-WM

Atlanta (USA): 10. April

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Chase Sexton (USA)	Honda
3.	Cooper Webb (USA)	KTM
4.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
5.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
6.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
7.	Marvin Musquin (F)	KTM
8.	Joey Savatgy (USA)	KTM
9.	Ken Roczen (D)	Honda
10.	Justin Barcia (USA)	GasGas

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 13 von 17 Läufen

1.	Cooper Webb	296 Punkte
2.	Ken Roczen	274
3.	Eli Tomac	260
4.	Justin Barcia	227
5.	Aaron Plessinger	200
6.	Malcolm Stewart (USA)	191
7.	Jason Anderson	190
8.	Dylan Ferrandis	171
9.	Joey Savatgy	153
10.	Marvin Musquin	152

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo



Stelvio Super 2.0 Q4, EZ 09/2018, 18550 km, 147 kW (200 PS), Rosso Alfa, Sport-, Komfort- und Assistenz-Paket, Sportauspuff, 7" 3D Navi, Hill Holder, Leder, 30.990,- € (MwSt. awb.) Autohaus Kögel GmbH, Bühlstr. 122, 70734 Fellbach, Tel. 0711/578843-0, www.fiat-koegel.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56119

Bentley



2012 Bentley Continental Supersports IRS, einer von 100! € 179.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



BMW

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



Cadillac



Einzelstück seltener XLR bvlgari, 99000 km, V8 326 PS, 20 Zoll, tief, laut, VB 22.800,- €. 97318 Tel. 0160/96370341

Ferrari



1969/74 Ferrari 246 GTS 1a original, oder dokumentiert vollrestauriert.... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Fiat



1971 Fiat Dino 2400 Spider, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Jaguar



E-Type S1 3.8 Roadster, 1964, matching numbers, top restauriert, Motor neu, 149.900,- €, Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56153

Mercedes



SLK 55 AMG V8, EZ 05/2007, 63784 km, 265 kW, racing-green, top gepfl., Sportsitze u.v.m., 33.950,- € (MwSt. ausw.) Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56189

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H



SLR McLaren, 2006, orig. 21550 km, 2. Hd., 460 kW (625 PS), blau-met./Leder braun, top original, 266.500,- € Inzn. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56125



280 SE Cabrio 111er 6 Zyl., tolles Auto, Motor 0 km, Hinterachse längere Übers. (drehzahlsenkend), Verdeck neu (Spezialsattler), Automatikgurte an 4 Sitzen, 4 EFH, abnehmb. AHK (sehr rar), Boge-Bein (auch beladen gerade), Behr Klimaanl. kompl. neu, WGA 250.000,- €, aus gesundh. Gründen, gg. Gebot mind. 150.000,- €. wolf.breuer@t-online.de

mehr: motor-klassik.de Nr.123456

Biete R 129 SL 1995 Mille Miglia (10 Stck. weltweit mit Zertifikat) zum Verkauf an. Informationen, Bildmaterial etc. auf Anfrage unter Telefon. Tel. 02268/907345

Oldtimer



1949 Veritas Meteor, Originalfahrzeug! Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Porsche



Envemo Super 90, Bj. 3/1983, 99 km, 66 kW (90 PS), rot. Lack, Interieur, Verdeck alles neu. 4 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Leder, VB 58.500,- €. 90480 Nürnberg, Tel. 0170/3551144

mehr: motor-klassik.de Nr. 56116



993 Carrera 4 (Allrad), 138500 km, 200 kW (272 PS), 6-Gang, silber, Leder schwarz, Navi, Klima, NR-Fzg., 67.900,- €. 40477 Düsseldorf, Tel. 0160/96891912
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56222

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H



Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



VW



T-Cross Style - R-Line, EZ 1/2020, 85 kW (116 PS), pale copper, Alcantara, Navi, Tel., Klimaautomatik, SHZ, NR-Fzg., VB 23.999,-. 38477 Jembke, 05366/959347, norbert.pagel@googlemail.com
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56201

Versicherungen



Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H



Honda

Verk. PVM-Schmiedefelgen für Honda SC77SP, 990,-. Tel. 0157/33404003

Honda CB 1300, EZ 06/2012, ca. 30000 km, aus Altersgründen zu verk., VB 6500,- €. Tel. 08373/1604



Rennmaschinen

Achtung: Honda RS500 V3 2-Takt Rennmaschinenersatzteile: Getriebe, Zylinder-Kolben, Getriebebock-Kolben, Verkleidung, Sitzbank, Kupplung, Ritzel, Kettenräder, Räder, Auspuff unten, vieles mehr. Tel. 0171/7742740

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 18/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit “H” gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,20
❏ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

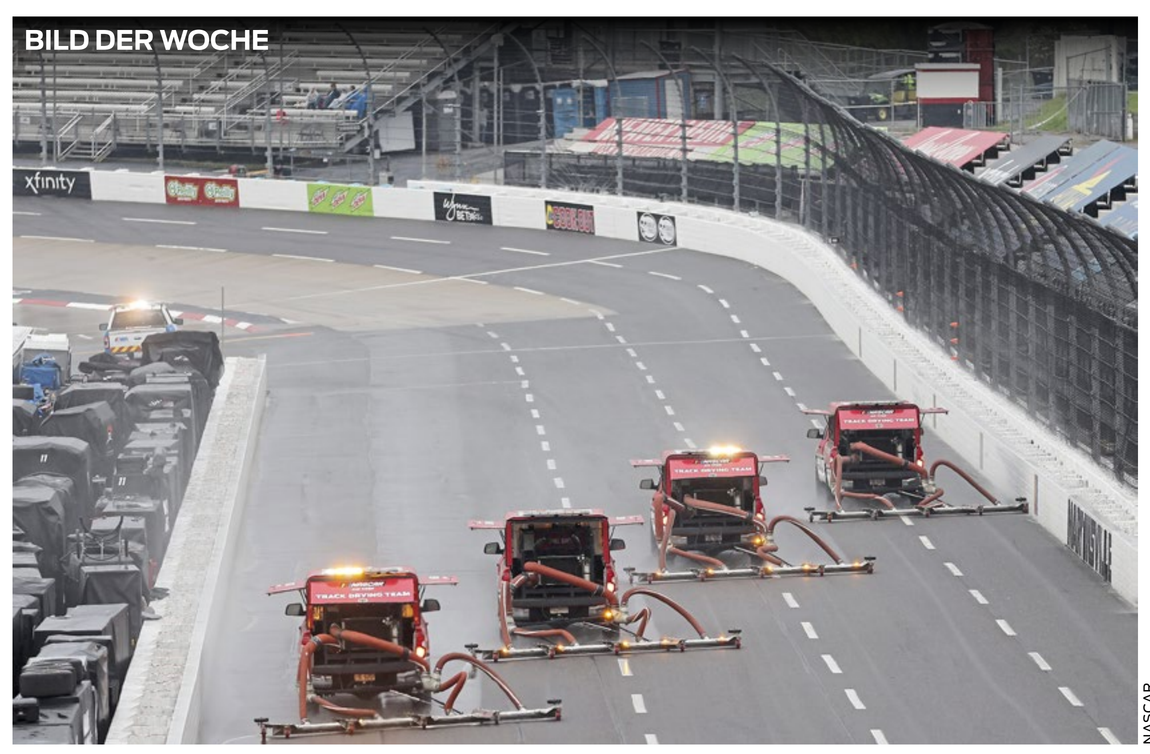
E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



NASCAR

NASCAR-Regensause in Martinsville: Auf feuchter Strecke liefern sich die Asphaltbläser ein Kopf-an-Kopf-Rennen

Flop zum Auftakt

Zuschauerschwund in der F1
MSa 17/2021

Die Formel 1 ist keineswegs tot. Mit toller Technik, die teilweise in Serienfahrzeuge einfließt, und tollen Protagonisten bleibt die F1 faszinierend. Natürlich hat sie sich seit 1950 und über 1000 Grands Prix, wie alles andere auch, verändert. Dass sie in Deutschland wie die Champions League ins Bezahlfernsehen gewechselt ist, ist schade, da sie so besonders jungen Zuschauern, die zu Hause nicht über einen Pay-TV-Anschluss entscheiden dürfen, vorenthalten wird.

Michael Häring
D-32049 Herford

Das erste Rennen war für die Zuschauer ein Flop. Kaum einer konnte den interessanten Verlauf live erleben. Die Tribünen waren leer und das Rennen wurde nur im Pay-TV übertragen. Resultat: nur ein Viertel der sonst üblichen Zuschauer.

Ralf Zeigermann
D-25335 Elmshorn

Grüne Probleme

Zu Sebastian Vettel
MSa 16/2021

Man hatte die Hoffnung, die Farbe Grün sei für Sebastian Vettel die Lösung. Für die technischen Probleme bei den Tests und dem unglücklichen Qualifying konnte er nichts. Aber seine kindliche Behauptung beim Crash, Ocon hätte die Seite gewechselt, gibt einem schon arg zu denken. Lieber Seb, geh lieber heim zu Deiner Familie! Es scheint leider doch nicht besser zu werden.

Hans Jurcys
D-68723 Oftersheim

Japan-Hoffnung

Zu Yuki Tsunoda
MSa 16/2021

Laut Franz Tost ist Yuki Tsunoda ein zukünftiger Weltmeister. Das hoffe ich auch. Gerade für das motorsportbegeisterte Land Japan. Wer Tost kennt, der weiß, dass er eigentlich immer eher zurückhaltend ist. Hier gebe ich ihm aber recht. Wenn Tsunoda weiterhin hart und konzentriert arbeitet, könnten schon bald andere Teams die Fühler nach ihm ausstrecken.

Sven Kröger
D-33014 Bad Driburg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Donnerstag, 15. April

17.30	Formel 1 – „Warm Up“ **LIVE**	Sky Sport News

Freitag, 16. April

11.15	Formel 1 Imola, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
11.25	Formel 1 Imola, FP1 **LIVE**	ORF 1
13.00	Formel 1 Imola, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Imola, FP2 **LIVE**	Sky Sport F1*
14.50	Formel 1 Imola, FP2 **LIVE**	ORF 1

Samstag, 17. April

11.45	Formel 1 Imola, FP3 **LIVE**	Sky Sport F1*
11.55	Formel 1 Imola, FP3 **LIVE**	ORF 1
14.30	Formel 1 Imola, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Imola, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
18.00	Formel 1 Imola, Qualifying (Zus.)	Sky Sport News

Sonntag, 18. April

00.00	Supercars Symm. Plains, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
07.25	Supercars Symm. Plains, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
08.20	Supercars Symm. Plains, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
13.30	Formel 1 Imola, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL/Sky F1*
13.50	Formel 1 Imola, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
14.55	Formel 1 Imola, Rennen **LIVE**	SRF 2
19.00	Formel 1 Imola, Rennen (Zus.)	Sky Sport News
21.00	NASCAR Cup Series, Richmond **LIVE**	Motorvision TV*
21.40	IndyCar Series, Birmingham **LIVE**	Sport 1+*

Motorrad

Samstag, 17. April

ab 13.25	Mot.-WM Portimão, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 18. April

ab 11.40	Mot.-WM Portimão, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
13.30	MotoGP Portimão, Rennen **LIVE**	SRF 2

Livestream/Internet

Samstag, 17. April

ab 08.15	NLS, 2. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE** auch: www.youtube.de/user/DerNuerburgring	vln.de
ab 13.35	Moto.-WM Portimão, alle Qualifyings **LIVE**	dazn.de*

Sonntag, 18. April

ca. 10.45	ELMS Barcelona, Rennen **LIVE** live.europeanlemansseries.com	
ab 12.20	Motorrad-WM Portimão, alle Rennen **LIVE**	dazn.de*
ca. 14.45	GTWCE Monza, Rennen **LIVE** auch: www.gt-world-challenge-europe.com/live	YouTube

* kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

17.04.	Nürburgring Langstrecken-Serie (NLS), 2. Lauf	D
17./18.04.	NASCAR Truck/Cup, Richmond	USA
17./18.04.	Supercars, Symmons Plains	AUS
18.04.	Formel 1, Imola	I
18.04.	IndyCar Series, Birmingham	USA
18.04.	European Le Mans Series, Barcelona	E
18.04.	GTWC Europe Endurance Cup, Monza	I

Motorrad

17.04.	Supercross-WM, Atlanta (3)	USA
17./18.04.	Enduro-EM, Castel di Tora	I
18.04.	Motorrad-WM, Portimão	PT

Vorschau



XPB

Grand Prix Emilia Romagna: Kann Red Bull Lewis Hamilton in Imola einheizen?



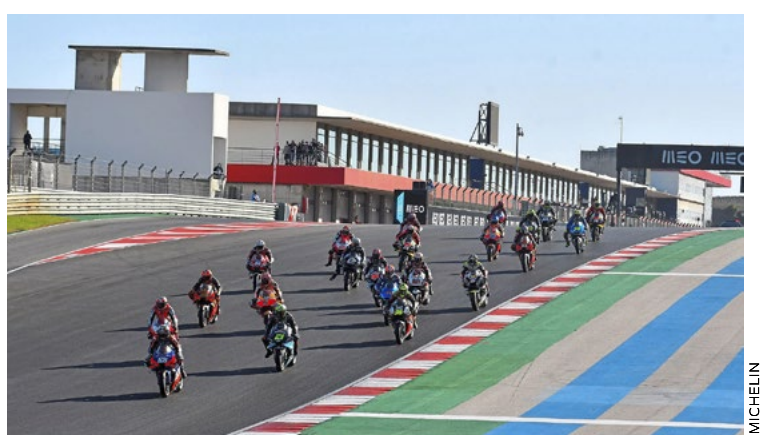
NLS

NLS, Lauf 2: Nach der Auftakt-Absage geht’s jetzt hoffentlich los mit der Action



INDYCAR

IndyCar in Alabama: Erstes Kräftemessen des Jahres im Barber Motorsports Park



MICHELIN

Motorrad-WM in Portimão: Die Königsklasse kommt nach Europa